

ÖSTERREICH'S ZEITSCHRIFT FÜR LEBENSFREUDE AUF ZWEI RÄDERN

0 025300 001329

Motorrad magazin

Motorrad magazin

4
APRIL
2011
3,50 Euro

HONDA CBR600F
SUPERSPORT FÜR SOFTIES

TRIUMPH TIGER 800 XC VS. BMW F 800 GS
DIE TOURING-MITTELKLASSE IM VERGLEICH

ERSTE AUSFAHRT MIT HONDAS CROSSRUNNER:

DIE NACKTE REISE

SUZUKI GSR 750

NACHHUT. Suzuki rüstet in der Mittelklasse auf und spendiert der neuen GSR jetzt 750 Kubik.



ELEKTRO-TRIAL

BIG CITY LIFE. Lautlose Akrobatik in der Wiener Innenstadt - so klingt die Zukunft.



REISE SÜDAFRIKA

ENDURO-PARADIES. Mit Lokalmatador und Rallye-legende Alfie Cox durchs Hinterland der Wild Coast.



082 FEATURE | Elektro-Trial

TEXT: Clemens Kopecky | FOTOS: Studio Pinter

AUF LEISEN SOHLEN

Emissionsfrei, lautlos, dezent – eine brandneue, revolutionäre Elektro-Trial eröffnet Motorradakrobaten ungeahnte Möglichkeiten.







SUNDOWNER. Sonnenuntergang über dem Wiener Prater. Nicht das leiseste Motoren-geräusch stört das romantische Ambiente.



Endlich kann man ohne Nachbarschaftsstreit im Garten Trial fahren.

WOLFGANG LEITNER, GasGas-Importeur und Elektro-Trial-Missionar

ZUGEgeben, dieser Artikel entstand aus purem Eigennutz. Vor rund zwei Jahren wurde ich bei einem Schnupperkurs in der Offroad-Fahrschule des mehrfachen Staatsmeisters Richard Hitzler mit dem Trial-Virus infiziert. Keine vier Wochen später hatte ich mein erstes eigenes Akrobatik-Motorrad in der Garage stehen und seither sehe ich die alltägliche Welt mit anderen Augen. Bei der Fahrt entlang der Ringstraße, bei jedem Spaziergang durch den Wienerwald, beim Fahrradfahren an der Donau – wohin ich auch gehe, entdecke ich perfekte Spielplätze für meine Trial und mich. Ich kann einfach nicht aufhören, vom Verbotenen zu träumen. Allzu gern würde ich elegant auf dem Hinterrad meines Trial-Motorrads durch den Wurstelprater cruisen, auf den architektonischen Monumenten der Innenstadt balancieren, von den Stiegen eines gläsernen Bürogebäudes springen oder einfach die Halfpipe im nächstgelegenen Skatepark entern. Sie meinen, ich spinne? Sie haben recht. Trotzdem gebe ich die Hoffnung nicht auf, dass ein paar dieser Träume irgendwann in Erfüllung gehen – wenn ein Komet einschlägt und meine Trial und ich die einzigen Überlebenden wären, zum Beispiel, oder der plötzliche Ausbruch von Anarchie hierzulande alle motorradfeindlichen Gesetze und Verordnungen vom Tisch wischt.

DOCH SO LANGE MUSSTE ich gar nicht warten. Als mein Telefon klingelte und mir Wolfgang Leitner, Offroad-Experte beim heimischen GasGas-Importeur BLM, von seiner brandneuen, revolutionären Elektro-Trial erzählte, ahnte ich: Das Land, wo Milch und Honig fließen, könnte tatsächlich für einige Stunden Wirklichkeit werden. Machen wir es kurz: keine Emissionen, keine Geräusche, dezent wie ein Fahrrad. Unter diesen Voraussetzungen wagten wir uns für ein spektakuläres Fotoshooting auf leisen Sohlen mitten in die City. Man würde es nicht für möglich halten: Flanierende Passanten würdigten unsere lautlosen Stunts nur mit flüchtigen Blicken, rüstige Senioren zeigten sich angesichts des vermeintlichen Elektrofahrrads interessiert und selbst patrouillierende Gesetzeshüter sahen keinen Grund, amtschandelnd einzuschreiten. Friede, Freude, Eierkuchen. Während Free-Trial-Könner Niklas Rupprechter vor der Kamera alles gab, bat ich Elektro-Trial-Initiator Wolfgang Leitner zum Interview.

WOLFGANG LEITNER » DER ELEKTRO-TRIAL- MISSIONAR IM INTERVIEW

WOLFGANG, DU IMPORTIERST UND VERKAUFST BEI BLM SEIT JAHREN TRIAL-MOTORRÄDER MIT VERBRENNUNGSMOTOR.

WIE KAM ES ZU DEM ELEKTROMODELL? Ich bin schon seit langem auf der Suche nach einem vernünftigen Konzept für eine Elektro-Trial, da ich – neben herkömmlichen Trials – darin neue Möglichkeiten und vielleicht sogar die Zukunft des Sports sehe. Vor rund zwei Jahren hat mich ein befreundeter deutscher Händler auf den ersten Prototyp einer 2005er-GasGas-Trial aufmerksam gemacht, in den ein „eta-conversion-kit“ eingebaut war. Ich habe das Bike getestet und war überrascht, wie gut das damals schon funktionierte. Weil ich so begeistert war, habe ich für die nächsten eta-Prototypen bei GasGas drei Fahrgestelle ohne Motor beschafft. eta-Motors (<http://eta-motors.com>) bei München implementierte dann den Antrieb. 2010 wurden drei Prototypen-Fahrzeuge fertig und die jüngste Version ist einfach perfekt. Jetzt ist das Fahrzeug verkaufsfertig. Daher liefere ich jetzt weitere Chassis und eta-Motors baut den Elektro-Kit ein.

FÜR WELCHEN EINSATZBEREICH WURDE DIE E-TRIAL KONZIPIERT? Ich glaube, dass die Elektro-Trial ganz neue Zielgruppen anspricht, zum Beispiel Leute, die daheim einen Garten haben. Die können in Zukunft mit der absolut lautlosen Trial trainieren, ohne Nachbarn zu belästigen. Oder sogenannte Free-Trialer, die ohnehin an Wettkämpfen nicht interessiert sind, sondern nur spaßeshalber fahren. Wie E-Trials den Sport verändern werden, kann man aber derzeit noch nicht seriös abschätzen. Das hängt stark davon ab, wie sich die Akku-Technologie weiterentwickelt. Ich denke positiv: Vor zwanzig Jahren hätte auch niemand für möglich gehalten, dass heute jeder ein Smartphone in der Tasche hat. Daher bin ich sicher, dass E-Motoren gerade im Offroad-Sektor eine große Zukunft haben, vorerst weniger im Wettbewerbssport als bei Hobbypiloten und beim genüsslichen Trial- oder Enduro-Wandern.

WELCHE AKKU-TECHNOLOGIE VERWENDET ETA? Die E-Trial bezieht ihre Energie »

STYLE-SESSION. Niemals würde Free-Trialer Nik die Stiegen einfach nur runterfahren.



HÖHENLUFT. Egal, ob Zweitakt- oder Elektromotor, die schmale Abfahrt aus rund zehn Meter Höhe ist nicht jedermanns Sache.



aus einem Hochleistungs-Lithium-Polymer-Akku. Sie wird mit 48 Volt Wechselstrom und 200 Ampere Spitzenstrom angetrieben und stemmt 10 kW (14 PS) sowie 20 Newtonmeter Drehmoment. Das Fahrgefühl entspricht damit ungefähr einer 125-Kubik-Trial, die Höchstgeschwindigkeit mit der Standardübersetzung beträgt knapp 30 Stundenkilometer.

FÜR WIE VIELE MINUTEN FAHRSPASS REICHT DER AKKU? In der momentanen Konfiguration schaffen wir in „richtigen“ Trial-Sektionen mit diversen Hindernissen und niedrigem Tempo rund 80 Minuten Nettofahrzeit. Je mehr Gas man gibt, desto weniger Zeit bleibt. Bei Vollgas sollten jedenfalls 40 Minuten möglich sein. Das vollständige Aufladen dauert mit dem serienmäßigen Ladegerät ein bis eineinhalb Stunden, mit dem optionalen Power-Charger nur 30 bis 45 Minuten. Damit wäre es sogar während einer Trial-Veranstaltung durchaus machbar, zwischendurch im Fahrerlager immer wieder mal einige Minuten nachzuladen. Dank der modernen Akku-Technologie sind Probleme wie der „Memory-Effekt“ ja kein Thema mehr.

WARUM STEHST DU AUSGERECHNET HINTER DER TECHNOLOGIE DES ETA-ELEKTROMOTORS? Erfahrung macht klug. Ich habe schon viele Elektrofahrzeuge wie zum Beispiel den Quantya-Offroad ausprobiert – nichts bietet auch nur annähernd das technische Niveau, das Gewicht und die Fahrbarkeit,

wie es der eta-Motor leistet. Kein Wunder, meiner Erfahrung nach sind Softwareprogrammierung, Auswahl des perfekten Akkus und so weiter tatsächlich im-

mens schwierig. Man sieht es ja derzeit bei der schon lange angekündigten Elektromotocross von KTM: Je wettbewerbsfähiger und schneller das Fahrzeug wird, desto mehr Probleme wie beispielsweise überhitzte Akkus tauchen auf. Und solche Sicherheitsmängel darf man sich eben nicht leisten.



WO LAGEN DIE GRÖSSTEN SCHWIERIGKEITEN BEI DER ENTWICKLUNG?

In erster Linie war es kompliziert, das Gewicht niedrig zu halten. Jetzt wiegt die E-Trial nur 63,5 Kilo fahrfertig, eine Verbrennungs-GasGas bringt dagegen stattliche 67 Kilo trocken auf die Waage! Außerdem ist die Softwareentwicklung eine eigene Wissenschaft: Das Ansprechverhalten und die Leistungsentfaltung des Elektromotors auf perfekte Fahrbarkeit zu programmieren erfordert viel Ehrgeiz und unzählige Experimente. In diesem Bereich ist wohl das meiste Know-how bei eta vorhanden.

WIE GROSS IST DER WARTUNGSAUFWAND BEI DER E-TRIAL?

Hmm ... (denkt nach), Kette schmieren. Weiters ist im bürstenlosen Motor ein Zahnriemen mit Kettenspanner verbaut, da wäre ein Verschleiß theoretisch möglich. Aber dazu gibt es noch keine Erfahrungswerte. Der aktuelle

Eine Akkuladung reicht für rund 80 Minuten Trial-Action. Power-Output: 14 PS, 20 Nm.

Akku überlebt derzeit rund tausend Ladezyklen, dann nimmt die Leistung ab und ein Austausch steht bevor. Ein Ersatzakku schlägt sich im Moment leider noch mit mehr als 2000 Euro zu Buche. Da ich aber selbst viele, viele Teststunden auf der Elektro-Trial verbracht habe und keine gravierenden Probleme hatte, bin ich von der hohen Zuverlässigkeit des Fahrzeugs absolut überzeugt. Die Haltbarkeit hängt aber natürlich auch vom Piloten ab. Für Motocrossstrecken ist die E-Trial jedenfalls nicht ge-

baut. Das sind konventionelle Trials aber auch nicht.

ZUM THEMA FAHRTECHNIK: MUSS MAN EINE E-TRIAL ANDERS BEDIENEN ALS EIN VERBRENNUNGSMODELL?

Der Hauptunterschied liegt darin, dass die E-Trial keinen Kupplungshebel hat. Manöver werden also nur über den Gasgriff dosiert, mit der Hinterradbremse kann man zum Beispiel beim Wheelie die Funktion des Kupplungshebels imitieren. Ich persönlich würde mir für »

GRATWANDERUNG. Ob Nik während des Balanceakts genug Zeit bleibt, die herrliche Kulisse zu würdigen, darf bezweifelt werden.



Keine Macht
den Kratzern!

Vorher kleben statt nachher ärgern.

Nähere Informationen unter: www.tesa-auto.com

tesa

AUTO



EINWANDFREI. Die tadellose Fahrbarkeit und die hochwertige Verarbeitung des ab sofort verkaufsfertigen Prototyps können absolut überzeugen.

Flanierende Passanten würdigen unsere lautlosen Stunts nur mit flüchtigen Blicken. Heile Welt.

eine bessere Dosierung daher wie beim Fahrrad die Hinterradbremse von der Fußposition auf einen Handhebel umbauen. Ein nachrüstbarer Kupplungshebel soll ebenfalls noch dieses Jahr erhältlich sein. Der ist meiner Meinung nach aber für Hobbypiloten und für den Wettbewerbseinsatz auf der weißen und gelben Spur gar nicht notwendig. Erst in der blauen Spur dürfte der Kupplungseinsatz unerlässlich sein. Abgesehen davon fährt sich die wasserdichte E-Trial wie eine konventionelle Gas-Gas TXT, sogar Schwerpunkt und Gewichtsverteilung sind exakt gleich wie beim konventionellen Bike. Selbst der Rahmen wurde für den Einbau des Elektromotors nicht modifiziert. Theoretisch könnte man den E-Motor sogar wieder ausbauen und durch einen Verbrennungsmotor ersetzen.

WO STÖSST DIE E-TRIAL IN DER PRAXIS AN IHRE GRENZEN? Am ehesten beim Thema Traktion. Lange Auffahrten werden zum Problem, weil man die Leistung nicht mit Kupplungseinsatz kompensieren kann. Schwierig wird es daher auch auf rutschigem Untergrund, wo das Rad ohne Kupplungsdosierung durchdreht.

WELCHE PLÄNE HAST DU MIT DER E-TRIAL? 2011 liefern wir 25 Stück aus. Die erste Version bekommen die Käufer schon im April, sie kostet 8695 Euro (www.blm.at). Wir verwenden den GasGas-TXT-Rahmen aus 2011. Unser Ziel für die nahe Zukunft ist außerdem, mit unserer E-Trial eine Fahrradüberprüfung zu bestehen. Dazu muss das Fahrzeug auf 600 Watt und 25 km/h gedrosselt werden. Den Aufpreis für das Teile-Set inklusive Gutachten für eine Fahrradzulassung wissen wir derzeit noch nicht. Bei den ersten Modellen halte ich selbst direkten Kontakt zu den Kunden. Ich will wissen, wie sich die E-Trials bewähren und welche Modifikationen für kommende Modelle sinnvoll sind. Für die Zukunft arbeitet eta-Motors beispielsweise an diversen Mappings, die man je nach Fahrkönnen und Streckenanforderung selbst in das Fahrzeug spielen kann.

FÄHRST DU SELBST ÖFTER DIE TRIAL MIT ELEKTRO- ODER VERBRENNUNGSMOTOR? Das ist bei mir ziemlich ausgewogen. Aber die E-Trial macht schon verdammt viel Spaß! <<



EINSATZFREUDE. Niklas Rupprechter wagt den Donaukanal-Drop. Fotograf Kurt Pinter steht bis zu den Knöcheln im eiskalten Wasser.

**Keine Macht
den Kratzern!**

Vorher kleben statt nachher ärgern.

tesa **AUTO**



Das neue tesa® Auto Sortiment:

- ✓ Keine Schrammen
- ✓ Keine Dellen
- ✓ Kein Wertverlust

Weitere Informationen unter: www.tesa-auto.com



tesa® Auto Anti Shock

Stoß- und Lackschutzpolster gegen Kratzer und Dellen



tesa® Auto Anti Scratch

Durchsichtige Schutzfolien gegen Kratzer und Lackschäden



Erhältlich im ausgewählten Baumarkt und Lebensmittelhandel



ACHTERBAHN. Den Wurstel kann keiner derschlagen, so ein altes Wienerlied. Dem rücksichtsvollen E-Trial-Piloten bleibt selbiges Schicksal ebenfalls erspart – schließlich provoziert das flüsterleise, geruchsneutrale Stunt-Bike niemanden.



NIKLAS RUPRECHTER » DER FREE-TRIALER



Niklas Ruprechter wurde 1987 in Oberpiesting geboren und studiert derzeit Architektur an der TU Wien. Mit zwölf startete er seine ersten Versuche auf einem Trial-Fahrrad. 2002 wagte der coole Niederösterreicher seine Premiere auf einem Trial-Motorrad. Gelegentlich trifft man Nik auch beim Mountainbike-Downhill und bei Hardenduro-Bewerben. Im Grunde seines Herzens sieht sich Nik jedoch als Vollblut-Freerider und stellt statt Ranglisten und Punktetabellen lieber Style und Action in den Vordergrund seiner Projekte. Im Winter vertreibt sich der Free-Trialer die Zeit mit Freeride- und Freestyle-Skiing. Für kreative Stuntshows kann der Zweiradakrobat unter www.radshow.at gebucht werden.

Außerdem produziert der Student diverse Extremsportvideos. Fans und potenzielle Sponsoren kontaktieren Nik am besten über seine Website: www.individuum.co.at.