
Pressepräsentation Zero SR: Suchtgefahr

Von Jens Riedel

SR, das steht nicht nur für Yamahas legendäres Einzylinder-Modell, sondern jetzt auch für das stärkste Zweirad von Zero. Das Unternehmen aus Kalifornien gehört zu den Pionieren in Sachen Elektromotorrad. Waren die ersten Modelle noch rollende Batterien mit einer Sitzbank oben drauf und mit 40 bis 60 Kilometern Reichweite, hat sich in den vergangenen drei, vier Jahren viel getan. Die E-Bikes sehen nun wie richtige Motorräder aus und kommen mit einer Stromladung nun auch deutlich weiter. SR – das steht für die sportliche Version (Racing) der S. 24 Prozent mehr Leistung und über 50 Prozent mehr Drehmoment bedeuten 50 kW / 67 PS und 144 Newtonmeter, die auf 185 Kilogramm Gewicht treffen.

Keine Frage: So sieht ein Motorrad aus. Dort, wo herkömmliche Maschinen ihre Zylinder haben, steckt in der Zero zwar der mächtige Akkublock, und der bietet naturgemäß nicht den schönsten Anblick, fällt aber dank einiger Blenden und der Tankatruppe nicht sonderlich auf. Das Zentraldisplay informiert über die Geschwindigkeit, die Restreichweite und verbliebene Batteriekapazität in Prozent sowie den momentanen Stromverbrauch. Zudem werden die Uhrzeit und anhand eines Balkendiagramms die aktuelle anliegende Leistung und das Drehmoment angezeigt. Auch die Bremsenergieerückgewinnung im Schiebetrieb ist ersichtlich. Die Sitzhöhe ist mit 807 Millimetern moderat, das Polster durchaus bequem.

Während die Zero SR von der PS-Leistung in der Mittelklasse angesiedelt ist, spielt sie dank Elektroantrieb bei der Beschleunigung in einer deutlich höheren Liga. 3,3 Sekunden nennt der Hersteller für den Sprint von null auf 100 km/h. Und wer einmal voll aufgedreht hat und dabei ordentlich nach hinten gezogen wurde, wird das gern glauben: Die Kraftentfaltung ist mehr als beeindruckend. Es besteht Suchtgefahr, zumal sich die lineare Beschleunigung mit keiner von einem Verbrennungsmotor erzeugten vergleichen lässt. Bis 140 km/h geht es vehement voran, ehe der Fahrtwind den weiteren Vortrieb etwas verlangsamt. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 164 km/h. Damit bewegt sich die Zero auf dem Niveau eines Opel Ampera.

Knapp 110 Kilometer Reichweite zeigte der Bordcomputer zu Beginn an. Wer in der Stadt, bei Kolonnenfahrt oder in Bereichen mit Tempolimits auf der Landstraße per Schalter am Lenkrad in den Eco-Modus wechselt, regeneriert rasch mehr Restkilometer. Die Leistung wird spürbar zurückgenommen und bei spätestens 115 km/h auf dem Tacho ist dann Schluss. Dafür wird stärker rekuperiert. In unserem Fall standen nach 90 Kilometern inklusive einer kurzen Autobahnetappe mit mehrfachem „Eco“-Einsatz noch 64 Kilometer Restreichweite im Display. Das deckt sich in etwa mit der Herstellerangabe von 149 Kilometern im kombinierten Zyklus. Im reinen Stadtverkehr sollen rund 220 Kilometer Reichweite, auf der Langstreckenetappe etwa 113 Kilometer möglich sein.

Als dritte Betriebsart lässt Zero den über eine App übrigens noch den individuell konfigurierbaren „Custom“-Modus zu. Und mehr Reichweite kann auch gekauft werden. Mit dem so genannten „Power Tank“ gibt es im wahrsten Sinne des Wortes noch 70 Kilometer oben drauf. Der Zusatzakku wird einfach in eine Aussparung der Tankatruppe eingesetzt, in der üblicherweise eine kleine Tasche für das Ladekabel steckt. Über 2000 Euro muss das dem Käufer aber schon wert sein.

Siebeneinhalb Stunden veranschlagt Zero für eine Aufladung der Batterie auf 95 Prozent. Mit einer Chademo-Schnell-Ladestation sollen es lediglich 60 Minuten sein. Eine besondere Idee hat Zero-Händler MKM aus Castrop-Rauxel in die Tat umgesetzt. Gemeinsam mit einem Bekannten entwickelte Martin Knasiak eine Schnell-Ladeeinheit,

die als tragbarer Koffer auf dem Topcasehalter mitgenommen wird und unterwegs an einer normalen Haushaltssteckdose angeschlossen werden kann. Auch MKM verspricht rund eine Stunde für die nahezu vollständige Aufladung. Kostenpunkt: 950 Euro.

Wenngleich die SR über eine Upside-down-Gabel und einstellbare Federelemente verfügt, bietet gerade das Fahrwerk noch Entwicklungspotenzial. Der Dämpfung kann man eine gewisse Härte nicht absprechen, und auch die Bremsen sind noch nicht ganz da, wo sie sein könnten. Die vordere Ein.-Scheiben-Anlage von Nissin ist zwar recht gut dosierbar, überrascht aber durch schleifende Geräusche. Und die hinten eingebaute Verzögerung (vom hierzulande unbekanntem Zulieferer J. Juan) ist nicht nur rückmeldungsresistent, sondern auch genauso zaghaft. Ungeachtet dessen erweist sich die Zero als kompaktes und sehr wendiges Fahrzeug.

Ungewohnt sind nach wie vor der fehlende Kupplungshebel und das fehlende Startgeräusch nach Betätigen des Zündschlüssels. Lediglich ein kleiner leuchtender grüner Drei-Viertel-Kreis signalisiert, dass es losgehen kann. So ertappten wir uns auch nach 60 Kilometern immer noch dabei, wie wir dort, wo der Mode-Schalter sitzt, den Anlasser betätigen wollten. Bis 40 km/h ist im Fahrbetrieb ein gleichmäßiges Pfeifen zu hören, ehe es von den Roll- und Windgeräuschen übertönt wird. Der faszinierende Schub beim Beschleunigung vertreibt jeden Gedanken an das fehlende Motorengeräusch. Im Gegenteil: Schon bald stellt sich der Genuss des nahezu lautlosen Fahrens ein. Der „Sound of Silence“ wirkt im üblichen Verkehrslärm wie eine Wohltat – und das Handyklingeln in der Jackentasche haben wir auch noch auf keinem anderen Motorrad gehört. (ampnet/jri)

Daten Zero SR

Motor: Elektro
Leistung: 50 kW / 67 PS bei 4000 U/min
Max. Drehmoment: 144 Nm bei 7750 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 164 km/h
Reichweite (kombiniert): 149 km
Sitzhöhe: 807 mm
Leergewicht 185 kg
Batteriekapazität: 11,4 kWh
Preis: 16 990 Euro

Bilder zum Artikel



Zero SR.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Zero SR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Zero



Zero SR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Zero



Zero SR.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Zero SR.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Zero SR.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Zero SR.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Zero SR.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Zero SR.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Zero SR.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Zero SR.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Zero SR.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Zero SR.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Zero SR.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Zero SR.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Zero SR.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Zero SR.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Zero SR.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Zero SR.

Foto: Auto-Medienportal.Net



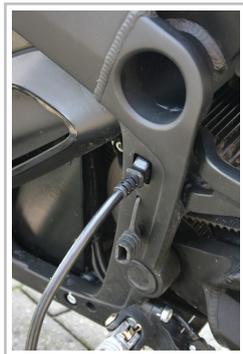
Zero SR.

Foto: Auto-Medienportal.Net



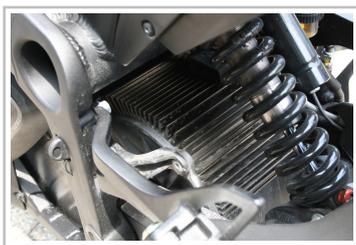
Zero SR.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Zero SR: Anschluss des Ladekabels.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Zero SR.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Zero SR.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Transportables Schnell-Ladegerät von MKM für den
Topcaseträger der Zero SR.

Foto: Auto-Medienportal.Net