
Fahrbericht Zero S 11 kW: Einfache Rechnung

Von Jens Riedel, cen

Wir mussten zweimal hingucken: Der Tacho zeigte tatsächlich 130 km/h an. Das soll ein Leichtkraftrad sein, dessen Leistung hierzulande auf 11 kW, sprich 15 PS beschränkt ist? Da konnte bei der Herausgabe des Testfahrzeugs doch wohl nur ein Fehler gemacht worden sein. Mitnichten. Zero S ZF 13.0 nennt sich das schnellste Zweirad im Segment, aber auch das mit Abstand und 15 850 Euro teuerste. Das Geheimnis der hohen Leistung und den ebensolchen Preis: Wir haben es mit einem Elektromotorrad zu tun, dessen Drehmoment in etwa über dem Achtfachen des in dieser Klasse üblichen liegt und bereits ab 16 Jahren gefahren werden darf.

Der Schub reicht also aus, um mit dem A1-Führerschein oder der vor Januar 1980 gemachten Pkw-Fahrerlaubnis beim Beschleunigen mit Motorrädern der unteren Mittelklasse locker mitzuhalten. Völlig legal dürfen nämlich kurzfristig beim Beschleunigen auch die 40 kW / 54 PS Maximalleistung abgerufen werden. Dies ist eine der beiden faszinierenden Facetten der Zero S 11 kW, die andere ihre Lautlosigkeit. Wer so souverän mit leisem Surren beschleunigt, der kann auf Sound gut und gerne verzichten. Und erlebt gerade auch beim Cruisen eine noch größere Gelassen- und Entspanntheit. Wie heißt es doch so treffend? In der Ruhe liegt die Kraft.

Im Batterie schonenderen Fahrmodus setzt die Elektronik bei etwa 110 km/h den Schlusstrich und hält sich bei der Beschleunigung nicht unbedingt groß zurück. Im S-Betrieb sind dann nicht nur 130 Spitze drin, sondern schiebt das Elektro-Leichtkraftrad auch mit der Vehemenz einer 500er oder 600er nach vorn. Als dritte Option bietet Zero den Modus Custom mit persönlicher Einstellung via App an. Der relativ kleine Motor sitzt in Höhe der Schwingenaufnahme. Dort, wo klassischerweise bei einem Motorrad das Antriebsaggregat sitzt, prangt bei der Zero der mächtige Lithiumionenakku. Zum Konzept passt die Kraftübertragung an das Hinterrad per Riemen.

Bei der Berechnung der Restreichweite macht es die Zero einem leicht: Ein Kilometer kostet etwa ein Prozent Batteriekapazität – zumindest auf der Landstraße. Die Kalifornier selbst nennen bis zu 259 Kilometer im urbanen Verkehr, kommen mit 130 Kilometern für die Autobahnfahrt bei Tempo 113 km/h der bundesdeutschen Wirklichkeit, der Wahrheit und unseren Erfahrungen deutlich näher. Auch hier spielen – wie bei allen Elektrofahrzeugen – die äußeren Bedingungen eine entscheidende Rolle: Das reicht von der Außentemperatur bis zur Topographie und natürlich den eigenen Fahrstil. So kamen wir beispielsweise wärmerem Wetter im Sport-Modus genauso weit wie am Vortag bei etwas niedrigeren Temperaturen im Eco-Betrieb oder streckenweise mit 45 Prozent Batterieladung über 60 Kilometer weit. Im zweiten Fall bewegten wir uns vorwiegend mit um die 80 km/h auf der Landstraße – ein Tempo, mit dem sich auf der Zero S wunderbar Cruisen lässt. Fast still und frei von Vibrationen sorgt die Zero hier für ein völlig neues und faszinierendes Gefühl der Fahrfreude. Wobei im Hinterkopf natürlich immer das Wissen steckt, im Bedarfsfall schnell das Beschleunigungsvermögen einer 500er abrufen zu können.

Sinkt die Restkapazität des Stromspenders auf unter 65 Prozent, nimmt die Steuerungselektronik ein wenig – aber verschmerzbar – Leistung zurück. Gleiches gilt vorübergehend auch, wenn der Akku zu warm wird und zwischendurch (luft-)gekühlt werden muss. Weder im Eco- noch im Sportmodus leidet aber in beiden Fällen die Performance allzu stark.

Die Sitzposition ist aufrecht und entspannt. Fortschritte hat die Marke in den vergangenen

Jahren nicht zuletzt auch beim Fahrwerk gemacht, in dem man mittlerweile auf in der Branche bereits bewährte Zuliefererkomponenten zurückgreift, wie etwa die Upside-down-Gabel von Showa oder die Bremsen von J. Juan. Trotzdem lenkt sich das E-Bike nicht ganz so spurtreu wie ein herkömmliches Motorrad. In Kurven will die Zero mit etwas festerer Hand geführt werden. Sie drängt mit ihrer serienmäßigen Pirelli-Sport-Demon-Bereifung dezent nach außen und zeigt beim Gasgeben eine deutliche Aufstellendenz. Die hin und wieder nötigen Kurskorrekturen halten sich aber in engen Grenzen, und das Handling darf unterm Strich als spielend eingestuft werden. Die Bremsen (mit ABS) sind feinfühlig dosierbar und verzögern gut, und auch hinten gibt es eine gute Rückmeldung. Die Federung darf als straff und an der Grenze zu hart gelten.

In der Tankatruppe findet sich eine Tasche für das Ladekabel, das wir uns noch ein Stück länger gewünscht hätten. Das Display zeigt an, wie lange es noch dauert, bis die Vollladung erreicht ist und gibt beispielsweise bei einer Restkapazität von 49 Prozent eine Zeit von drei Stunden und 36 Minuten an oder bei 33 Prozent sechs Stunden. Das ist in beiden Fällen in der Praxis zwar ein wenig optimistisch gerechnet gewesen, aber auch nicht sonderlich stark übertrieben. Der Hersteller selbst rechnet mit neun Stunden für eine Vollladung an der üblichen Steckdose.

Was für Elektroautos gilt, gilt auch für batteriebetriebene Motorräder: Sie sind im Vergleich zu konventionell angetriebenen Fahrzeugen teuer. Da trösten der wartungsfreie Motor und die geringeren Betriebskosten in der Regel nur wenig. Ebenfalls teilen sich beide E-Mobile das Manko der relativ geringen Reichweite sowie der fehlenden Lade-Infrastruktur. Für beide gilt aber auch, dass sie den Fahrer faszinieren können. (ampnet/jri)

Daten Zero S ZF 13.0 11 kW

Motor: Permanentmagnetmotor
Dauerleistung: 11 kW / 15 PS bei 4500 U/min
Max. Drehmoment: 92 Nm bei 7750 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 130 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,2 Sekunden
Norm-Reichweite (kombiniert): 174 km
Sitzhöhe: 807 mm
Leergewicht: 185 kg
Batteriekapazität: 11,4 kWh (maximal 13,0 kWh)
Preis: 15 850 Euro

Bilder zum Artikel



Zero S.

Foto: Zero



Zero S.

Foto: Zero



Zero S.

Foto: Zero



Zero S.

Foto: Zero



Zero S.

Foto: Zero Motorcycles



Zero S.

Foto: Zero Motorcycles



Zero S.

Foto: Zero



Zero S ZF 13.0 mit 11 kW.

Foto: Jens Riedel



Zero S ZF 13.0 mit 11 kW.

Foto: Jens Riedel



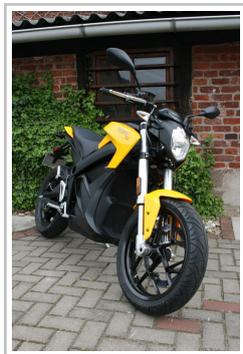
Zero S ZF 13.0 mit 11 kW.

Foto: Jens Riedel



Zero S ZF 13.0 mit 11 kW.

Foto: Jens Riedel



Zero S ZF 13.0 mit 11 kW.

Foto: Jens Riedel



Zero S ZF 13.0 mit 11 kW.

Foto: Jens Riedel



Zero S ZF 13.0 mit 11 kW.

Foto: Jens Riedel



Zero S ZF 13.0 mit 11 kW: das Cockpit.

Foto: Jens Riedel



Zero S ZF 13.0 mit 11 kW.

Foto: Jens Riedel



Zero S ZF 13.0 mit 11 kW.

Foto: Jens Riedel



Zero S ZF 13.0 mit 11 kW: Die Tankattrappe bietet Platz für ein Case und das Ladekabel.

Foto: Jens Riedel



Zero S ZF 13.0 mit 11 kW am Netz.

Foto: Jens Riedel



Zero S ZF 13.0 mit 11 kW: der Motor.

Foto: Jens Riedel



Zero S ZF 13.0 mit 11 kW: Leichtbau durch Hohlräume.

Foto: Jens Riedel



Zero S ZF 13.0 mit 11 kW: Liebe zum Detail.

Foto: Jens Riedel
