

Geräuschlos durchs Gehölz

Dank rapider Fortschritte der Batterietechnik taugen Elektrofahrzeuge nun auch für den Sport. Erste strombetriebene Motocross-Motorräder sind bereits im Handel.

Artig sieht es nicht aus, das Gefährt namens Quantya. Man assoziiert diesen Zweiradtyp mit furchtlosen Hünen, die im Hartplastik-Harnisch durch die Krume pflügen, als gäb's keinen Naturschutz – und dann dieses kehlig-geknatter: RrrrrääängtängtätätÄÄÄNG. Die gesellschaftliche Akzeptanz von Motocross scheint im Kanon modernen Freizeitsports kaum unterbietbar.

Quantya ist anders. Ackern kann sie auch, nicht minder flurschädigend als die üblichen Ruestörer. Allerdings ist sie still dabei, fast wie ein Fahrrad. Ihr Kraftquell ist Strom, kein Benzin.

Im oberbayerischen Siegsdorf zwischen Traunstein und Ruhpolding lässt sich die neue Form von Zweiradakrobatik bereits praktizieren. Dort öffnete vor wenigen Wochen einer der ersten Quantya-Parks. Für 15 Euro pro Viertelstunde werden Fahrzeuge und eine Buckelpiste gestellt, die durchaus auch kundige Cross-Fahrer herauszufordern vermag.

Meterhoch springen junge Amateursportler mit den E-Maschinen über den Parcours. Respektvoll sieht Bürgermeister Thomas Kamm zu: „Das Visuelle und das Audio-Erlebnis passen nicht zusammen“, sagt der Amtmann im Trachtenjanker und klingt durchaus wohlwollend dabei. Denn genau dieses Missverhältnis ermutigte ihn, den ortsnahen Quantya-Park behördlich zu legitimieren, direkt neben einem Tennisplatz und in Rufweite eines Wohngebiets. Deutlich hörbar sind nur die allgegenwärtigen Rasenmäher.

50 bis 70 solcher Quantya-Parks will der Unternehmer Hans Eder, 41, in den kommenden Jahren in Deutschland und Österreich eröffnen und damit einen Outlaw des Freizeitsports großflächig resozialisieren. Der Betreiber von Fahrerlehrgängen beobachtet seit Jahren, wie seine Leidenschaft

für Motocross zur verbotenen Liebe wird. Die Zahl der Übungsgelände schrumpft, Aussicht auf Genehmigung neuer Anlagen gibt es schon gar nicht. „Eher kriegst du ein Atomkraftwerk durch“, sagte ihm ein befreundeter Bauunternehmer.

Das Problem ist überall dasselbe: der Lärm. Die Anforderung an Motocross-Motorräder – sie müssen extrem stark und dabei möglichst leicht sein – führt naturgemäß zu lauten Motoren. Eder sah nur einen Ausweg: Elektroantrieb.

Die Strom-Vision führte ihn vor knapp vier Jahren zu einem Motocross-Enthusias-

und sagte: „Sie fährt zwei Stunden.“ Eder antwortete: „Lüg mich nicht an!“ Er reiste nach Lugano, nahm die Maschine und raspelte mit einer Batterieladung zwei Stunden und zehn Minuten nahezu geräuschlos durchs eidgenössische Gehölz. Quantya schien marktreif geworden.

Mit erstaunlichen Qualitäten tritt das E-Rad nun an. Der Motor leistet 16,8 Kilowatt (22,8 PS) und beschleunigt das knapp zwei Zentner leichte Gefährt mit einem Drehmoment von 38 Newtonmetern, etwa dem Wert leichter Cross-Maschinen für den Profi-Einsatz. Mit einer Batterieladung schafft sie 40 bis 50 Kilometer; im Gelände ist das ein zwei-stündiger Ausflug.

Der Elektromotor wurde dort plaziert, wo sonst das Getriebe sitzt, und treibt direkt die Kette an. Mit nur einem Gang schafft Quantya je nach Übersetzung bis zu 80 km/h. Den traditionellen Platz des Motors nimmt die Lithium-Polymer-Batterie ein. Sie hat etwa das Format eines Reservekanisters, wiegt 19 Kilogramm und speichert laut Dick etwa 2,3 Kilowattstunden Strom – eine Leistungsdichte im Spitzenfeld der weitesten Akku-Entwicklung. Die Batteriezellen bezieht Quantya von dem südkoreanischen Anbieter Kokam, die Steuerelektronik aus der Schweiz und den Motor aus England.

Vor allem die Batterie macht die Quantya teuer. Im Einkauf, sagt Dick, koste ein Akku derzeit etwa 2000 Euro – das ist fünfmal so viel wie die Motor-Getriebe-Einheit einer kleinen konventionellen Geländemaschine.

Die Version mit Straßenzulassung wird in Deutschland für 9282 Euro vertrieben, rund 2000 Euro mehr, als etwa KTM für eine 250er Cross-Maschine verlangt. Die Werksgarantie bürgt für 1000 Batterieladungen, also maximal 50 000 Kilometer.

Mit diesen Eckdaten wird die Quantya kaum einen Massenmarkt erschließen. Eder will sich im ersten Schritt auf die Vermietung der Maschinen in Quantya-Parks konzentrieren und damit die umweltkonforme Neubewertung dieser arg in Misskredit geratenen Sportart einläuten.

Jeder Quantya-Park soll mit einer Fotovoltaik-Anlage ausgestattet werden, die mindestens die Strommenge ins Netz speist, die der Cross-Betrieb verbraucht – ein bisschen Energiewende im Sinne des neuen Öko-Sportsgeists. Eder: „Wir können nicht immer gegen die Menschheit arbeiten.“

CHRISTIAN WÜST



Elektromotorrad Quantya: Resozialisierung eines Outlaw

ten am Luganer See. Der Schweizer Claudio Dick, früher Importeur italienischer Motorräder, war einer der Ersten, die mit Strom-Crossern experimentierten. Die Entwicklungsarbeit allerdings bestand damals im Wesentlichen aus Warten – Warten auf eine brauchbare Batterie.

In den ersten Prototypen erschöpften sich die Stromspeicher schon nach sieben Minuten. So ging es nicht. Eder und Dick setzten sich eine Marke: 30 Minuten müsse der Akku schon durchhalten, darunter habe es keinen Zweck.

Dann machte die Batterieentwicklung sprunghaft Fortschritte. Im Frühjahr 2007 rief Dick seinen bayerischen Mitstreiter an