



Unter Strom

Ausgerechnet aus den USA kommt der erste große Elektro-Roller. Der Vectrix beweist, dass Fahren mit Strom keinen Verzicht bedeutet, sondern sogar Spaß macht.

Die Spritpreis-Explosion des Jahres 2008 hat die Welt geschockt. Am meisten die Amerikaner, die mit ihren ausufernden Suburbs, ihrem Faible fürs Leben im Grünen und fürs Einkaufen in riesigen Malls gezwungen sind, Tag für Tag beträchtliche Entfernungen zurückzulegen. Da trifft es sich günstig, dass schon seit 1996 einige US-Entwickler über Plänen für einen wirklich leistungsfähigen Elektro-Roller gebrütet hatten.

Den Konstrukteuren genügte es nicht, Batterien in einen vorhandenen Roller-Rahmen zu hängen, denn so kann man allenfalls Fuffis elektrifizieren. Für den Vectrix wurde ein Aluminium-Chassis

entwickelt, das Platz und Tragfähigkeit für 90 Kilogramm Nickel-Metallhydrid-Akkus bietet. Mit 125 Volt und 3,7 Kilowattstunden Kapazität speisen sie einen direkt am Hinterrad montierten, bürstenlosen Gleichstrom-Motor, der immerhin 27 PS leistet – so viel wie ein Benziner mit 300 bis 400 Kubik.

Seit Ende 2008 kann man den Vectrix in Deutschland kaufen. MOTORRAD roller spezial hat ihn bereits getestet – und war fasziniert von der geschmeidigen, lautlosen und kraftvollen Fortbewegung mit diesem Fahrzeug, das äußerlich wie ein ganz normaler Maxi-Roller wirkt. Beim Aufsitzen spürt man zwar, dass der Vectrix rund 230 Kilo wiegt, aber sein

niedriger Schwerpunkt erleichtert die Handhabung. Das Zündschloss sitzt am gewohnten Ort und zündet nichts, sondern erweckt die Flüssigkristalle im Cockpit zum Leben. „GO“ steht nun dort, und genau das machen wir auch. Ein Dreh am Gasgriff, der natürlich keine Einspritzung, sondern eine Leistungselektronik beaufsichtigt – und der Vectrix spurtet unter leisem Surren so energisch los, dass man sich mindestens auf einem 500er wähnt. Das Geheimnis: Sein Elektromotor liefert aus dem Stand volles Drehmoment, weder eine Kupplung noch eine Variomatik knabbert am Kraftfluss. Nach nur 3,6 Sekunden ist Stadttempo 50 erreicht, bei 100 km/h ist Schluss. Das

reicht zum Mitschwimmen in jeder Art von Verkehr und ist ein Grund, warum der Vectrix zulassungstechnisch als Leichtkraftroller gilt.

Nicht nur die geräuschlose, gleitende Art der Fortbewegung mit dem E-Scooter ist ein Erlebnis, das süchtig machen kann. Der Vectrix verfügt darüber hinaus über eine schlaue Elektronik, die beim „Gaswegnehmen“ nicht nur Strom in die Akkus zurückspeist, sondern kräftig bis zum Stillstand bremst, wenn man den Griff über den Nullpunkt hinaus zurückdreht. Aus dem Stand kann man so auch rückwärts fahren – genial einfach, einfach genial. Die normalen Bremsen benutzt man bald nur noch selten.

Das trägt zu extrem niedrigen Betriebskosten bei, denn außer den Reifen verschleißt am Vectrix fast nichts. Den Ladezustand der Akkus sollte man allerdings im Auge behalten. Zwischen 50 Kilometer bei Vollgas und 100 Kilometer bei normaler Fahrweise sind drin, Nachladen dauert 2,5 Stunden (80-Prozent-Ladung). Mit Kaffeepausen sind also durchaus längere Touren möglich. Die machen Spaß, denn der Vectrix begeistert nicht nur als Öko-Gleiter. Er bietet eine entspannte Sitzposition und eine komfortable Federung, er ist geräumig, ordentlich verarbeitet und auch fahrwerkstechnisch absolut auf dem Niveau der Konkurrenz. Das heißt: Er fährt sich neutral und zielgenau, verzögert mit seinen beiden Scheibenbremsen bei Bedarf auch brachial. Größter Wermutstropfen ist der hohe Einstandspreis, der sich allerdings durch die versprochene Akku-Lebensdauer von zehn Jahren oder 80 000 Kilometern relativiert. *Werner Enzmann*



Auf dem massigen Vectrix sitzen auch Menschen mit 1,90 Meter Körpergröße bequem. Wetterschutz, Fahreigenschaften und Bremsen liegen auf Klassenniveau, das Highlight des Vectrix aber ist sein bärenstarker Elektroantrieb. 27 Gleichstrom-PS schieben vom Stand weg kraftvoll an, reichen für 100 km/h Spitze und können sogar bremsen – alles fast völlig geräuschlos. 50 bis 100 Kilometer reicht eine Ladung der Nickel-Metallhydrid-Akkus



DATEN	
MOTOR	Bürstenloser Gleichstrom-Dauermagnetmotor, Spannungsversorgung durch Nickel-Metallhydrid-Akku, Kapazität 3,7 kWh, Spannung 125 V, Bordladegerät, Leistung 1,5 kW, Ladezeit 2,5 Stunden (80 Prozent), 1700 Entladezyklen, Lebensdauer zehn Jahre/80 000 Kilometer.
LEISTUNG	Nennleistung 3,8 kW (5,2 PS), Höchstleistung 20,2 kW (27 PS), max. Drehmoment 65 Nm.
FAHRWERK	Aluminiumrahmen, Telegabel, Zweiarmschwinge mit integriertem E-Motor und zwei Federbeinen, verstellbare Federbasis, Scheibenbremse vorn, Ø 270 mm, Scheibenbremse hinten, Ø 270 mm, Reifen vorne 120/70-14, hinten 140/50-14.
MASSE UND GEWICHTE	Radstand 1525 mm, Sitzhöhe 770 mm, Gewicht 231 kg, Zuladung 195 kg.
PREIS	9999 Euro plus Nebenkosten
MESSWERTE	Höchstgeschwindigkeit 100 km/h, Beschleunigung 0–50 km/h 3,6 sek., 0–80 km/h 6,8 sek.

