

Bitte leise im Gelände

Die Zero DS macht Schluss mit Motorradlärm in Wald und Flur

Kein Zweiradsektor zeigt sich so dynamisch wie das Segment der Elektromotorräder. Der amerikanische Anbieter Zero Motorcycles, dessen Name mit null-lokalen Emissionen Programm ist, hat seine Modellpalette komplett überarbeitet. Mit der Zero DS offeriert das Vorzeigeunternehmen auch einen elektrischen All-rounder im Endurostil. An dem Offroad sind jetzt fast alle Bauteile neu. Der Fortschritt manifestiert sich vor allem im neuen Elektro-Herzstück: Den Antrieb besorgt ein luftgekühlter Gleichstrommotor, der in der Endurovariante respektable 54 PS und 92 Nm Drehmoment schafft. Dennoch genügt für die Zero DS der neue A2-Führerschein, da Elektro-Bikes nach der niedrigeren maximalen Dauerleistung homologiert werden.

Optisch dominieren Kunststoffteile mit sportiv-zackiger Linienführung und ein großer Trapezscheibenwerfer das E-Rad, beim Aufsitzen erlaubt der schmale Aluminiumsattelrahmen einen guten Knieschluss. Neu ist eine Zweierstange in erreichbaren 873 Millimeter Höhe – bislang waren Zeros Einsitzer. So hockt es sich aufrecht und bequem bei komfortablen Kniewinkeln, der Griff an den konischen Lenker vermittelt ein sehr gutes Gefühl von Kontrolle.

Eine grüne Cockpit-Anzeige signalisiert die Einsatzbereitschaft, beim Dreh am Gasgriff setzt sich die DS leise in Bewegung. Kupplung und Getriebe entfallen, ein Zahnriemen treibt das Hinterrad direkt an. Das heftige Anfahrtdrehmoment eines Elektromotors wird von einem Controller im Zaum gehalten, sodass die Zero erstaunlich sanft, ja zurückhaltend antritt und erst ab zirka 30 km/h spürbar kühler durchzieht. Dann kann der mächtige Schub auch gestandene Motorradfahrer begeistern. Zwei Betriebsmodi – Eco und Sport – stehen zur Verfügung, sie unterscheiden sich in der Beschleunigung und damit der Reichweite, nicht aber in der Höchstgeschwindigkeit von 153 km/h.



Mit dem Stromer ins Gelände? Kein Problem mit der Zero DS, die sich dank ihres geringen Gewichtes handlich und agil bewegen lässt.

Für die DS stehen zwei Akkuconfigurations mit 8,5 kWh oder 11,4 kWh bereit, die mit der relativ hohen Betriebsspannung von 102 Volt eine beachtliche Reichweite zur Verfügung stellen: Im reinen Stadtbetrieb soll eine Ladung des großen Akkupacks für 203 Kilometer genügen. Bei einer durchaus flotten Berg- und-Talfahrt wären 115 Kilometer drin, wenn zwei hintere Balben eine Reichweite von rund 30 Kilometer signalisieren. An der Steckdose ist der Akku nach knapp acht Stunden wieder voll, mit optionalem Zubehör genügt eine Stunde für eine 95-prozentige Füllung an Gleichstrom-Schnellladestationen.

Mit diesen Werten an dem Handy sind nun Informationen wie der Leistungsstand angezeigt werden. Im Eco-Modus lassen sich damit sogar die Höchstgeschwindigkeit, das Drehmoment und der Grad der Energiertückgewinnung einstellen. Ein praktischer Stauraum im Tankbereich bietet zudem abschließbare Transportmöglichkeiten. Die Zero DS braucht nicht auf die emissions- und geräuschfreie Fortbewegung reduziert zu werden, dafür kommt sie einem echten Zweirad zu nahe – trotz der Sparversion bei Federlementen und Bereifung. Einziger der Preis von 15 995 Euro setzt noch ein überzeugtes Gewissen voraus.

THILO KOZIK

Hinweis der Redaktion: Ein Teil der im „Mobiles Leben“ vorgestellten Produkte wurde der Redaktion von den Herstellern zu Testzwecken zur Verfügung gestellt und/oder auf Reisen präsentiert, zu denen Journalisten eingeladen wurden.

Im Thronsaal durch den Großstadtdschungel

SUV mit noch mehr Pomp und Power. Die Frage nach dem Sinn der geplanten Offroaders von Bentley, Rolls-Royce oder Lamborghini stellt sich nicht wirklich: Die Luxuskundschaft will es so und wird die befestigten Wege damit kaum verlassen



VON GEORG KACHER

Modularität heißt das Zauberwort, das selbst kleinste Serien bezahlbar machen soll. Denn längst sind auch mächtige Geländewagen (SUVs) keine aus dem Vollen geschnitzten Einzelstücke mehr, sondern Facetten eines großen Ganzen. Diese Lego-Strategie hat die VW-Gruppe mit ihrem Modulbaukasten perfektioniert. Selbst im SUV-Bereich wird länger vereinheitlicht, systematisiert und rationalisiert. Der Lamborghini Urus teilt sich den Stammesbaum mit dem VW Touareg III, der Bentley Q7 wird genauso wie der nächste Audi Q7 die neue SUV-Matrix mit langem Radstand nutzen. Auf ähnlichen Synergieeffekten fundieren die Geschäftsmodelle der Konkurrenz. Der Maserati Levante ist genetisch mit dem Jeep Grand Cherokee verwandt, der Jaguar XJ verhält sich zu deren Mittelklassemodell X760 wie der Allroad zum A6, und auch der für 2018 erwartete Rolls-Royce-Crossover funktioniert erst im Schulterschluss mit dem entsprechend verlängerten BMW X7.

Wozu braucht Lamborghini einen Geländewagen? Die Antwort gibt der Kunde, und der will hoch sitzen, hinten die Kids festgurten, den halben Hausrat einpacken und trotzdem so flott unterwegs sein wie im Gallardo. SUVs sind gefühlt unkaputtbar, nahezu immun gegen Wetter und Wege, im Falle eines Unfalls fast immer die sicherere Wahl. Kein Wunder, dass Porsche längst deutlich mehr Cayennes verkauft als Sportwagen. Auch Lamborghini will hier mitspielen – mit dem Urus, der 2017 auf den Markt kommen wird. An der aufsehenerregenden Konzeptstudie sollen sich bis zum Serienanlauf nur mehr Details ändern. Motorisch sind die letzten Wurfes allerdings noch nicht gefallen. Augen berichten von einem doppelt aufgeladenen 4,0-Liter-V8 mit rund 550 PS und von einem kräftigen V6 Hybrid. Die Basis stammt von Audi, die Peripherie wird in Sant'Agata angemixt, Leistungscharakteristik und Drehmomentverlauf sollen dem sportlichen Selbstverständnis der Marke entsprechen.

Schon 2014 rollt der Maserati Levante zu den Händlern. Die Italiener versuchen, die Jeep-Connection klein zu reden, doch das ändert nichts daran, dass Teile der Karosseriestruktur, das Fahrwerkkonzept und die Elektronikplattform vom aktuellen Grand Cherokee übernommen werden. Die Idee, das Auto in Detroit zu produzieren, gilt dagegen als Schnee von gestern. Stattdessen ist italienisch angesagt – mit Leder von Poltrona Frau, Bremsen von Brembo und dem Q4-Allradantrieb von Maserati statt der Quadratrac-Technik von Jeep. Auch Lenkung, Federn und Dämpfer, die Achtgangautomatik und das Infotainment sind made in Europe. Als Topmotor fungiert ein Drehmoment-optimierter V8, wie er mit 530 PS im Quattroporte Dienst tut. Darunter rangieren zwei Sechszylinder, ein Benzinler mit 330 PS und ein 275 PS starker Diesel. Mit 25 000 Stück soll der Levante schon 2015 rund die Hälfte des Maserati-Absatzes bestreiten.

Obwohl die Studie des Bentley Falcon bei ihrer Premiere auf dem Genfer Salon 2012 nicht besonders gut abschnitt, dürfte sich an den Proportionen nichts Grundlegendes ändern. Auch die frühestens Ende 2016 einsatzeife Serienversion ist ein großer, langer und relativ schwerer Premium-SUV mit drei verschiedenen Bestuhlungen: Fünfsitzer (Standard), Viersitzer (Luxus), Siebenseitzer (Familienoption). Besonders feudal geht es im Innenraum zu, wo viel Leder, Holz und Chrom eine edle Clubzimmer-Atmosphäre schaffen. Die vielkrierte Front wird nach Art des Hauses neu gestaltet. Anders als beim Flying Spur sitzen die kleineren Scheinwerfer innen und die größeren außen. Analog zum Continental GT soll auch der Crossover walweise mit dem 625 PS starken W12 oder mit dem 4,0-Liter-V8 angeboten werden, dessen Leistung auf 540 PS steigt. Darüber hinaus steht ein Plug-in-Hybrid auf der Wunsch-

liste, und selbst der Diesel (V10?) ist nicht länger tabu. Der gleichen Basis bedient sich die zweite Auflage des Audi Q7, die ab Mitte 2015 als einziger Luxus-SUV mit einem Diesel-Hybrid bestellbar sein wird – einer der seltenen Fälle, wo die Bedürfnisse der europäischen Kunden Vorrang haben vor den Prioritäten des Weltmarkts.

Jaguar macht mit dem XQ – ab Ende 2015 genau bewusst einen Bogen um Land Rover/Range Rover. Der neue viertürige Crossover ist eher ein Mittelding zwischen Audi A4 Allroad und Q5/Q6. Die coupéhaften Proportionen suggerieren ein hohes Maß an Fahrdynamik, die leicht angehebelte Dachlinie verspricht mehr Platz als ein Kombi, der von P-Type und XJ übernommene Allradantrieb stellt hohe Stabilität und Top-Traction in Aussicht. Bei den Motoren wollen die Engländer die kleinen V6-Aggregate und neue 2,0-Liter-Turbo-Vierzylinder bringen – mit einer Leistung von rund 200 bis knapp unter 400 PS.



Selbst Sportwagen wollen hoch hinaus: Der Lamborghini Urus (großes Bild) soll ganz ähnlich in Serie gehen. Schon 2014 wird der Maserati Levante zu den Händlern rollen (kleines Bild oben). Der Bentley Falcon braucht noch drei Jahre bis zu seinem Start.

Easy Rider in der Stadt der Superlative

Made in Mumbai: Handgemachte Chopper sind ein Spielzeug für Indiens wachsende Wohlstandsschicht

Der Motor rührt, die Maschine zittert, unter dem Wellblechdach steht eine schwülhe Melange aus Männerweiß, Abgasen und Duft von indischem Chai. Akshai Varde sitzt breitbeinig auf einem seiner Vardenchai Motorcycles und fährt die 29 Pferdestärken des Motors vor. Statt in eine Werkstatt passt der 32-Jährige vom Aussehen her in einen der Bollywood-Streifen seiner Kunden: weißes Hemd, die oberen zwei Knöpfe lässig geöffnet, große Sonnenbrille, Jeans und Lederschuhe. Akshai Varde aber ist kein Bollywood-Held, sondern Motorrad-Designer.

In Mumbai's Stadtteil Yogheshwari West tüftelt er seit sieben Jahren an ausgefallenen Motorrädern für seine gut betuchte Kundschaft. Ein von Schlaglöchern durchfurchter Lehmweg schlängelt sich zwischen kleinen Schuppen hindurch, in denen dünne Männer im ölfleckigen Dhoti und mit Flipflops an den Füßen ein gelbes Chai-Riksha schrauben. Darunter stehen designat Akshai Varde mit einem Kompagnon und 25 Mitarbeitern PS-potente Luxusräder – ganz nach Kundenwunsch: sei es mit iPod-Docking-Station, extravaganter Gravur, bizarrer Bemalung oder mit der Beleuchtung eines Raumschiffes.

Handgemachte Royal-Enfield-Füßen Flipflops. Gehörschutz? Weit gefehlt. Stattdessen scheint die Sonne ein Loch in das Wellblechdach sengen zu wollen. Die Chopper entstehen immer nach dem gleichen Prinzip: Akshai Varde kauft Motorräder der Marke Harley-Davidson oder des indischen Herstellers Royal Enfield und montiert diese bis auf Rahmen und Motor. Die übrigen Teile entwirft die Firma dann ganz nach Gusto des Kunden.

Auf Kundenwunsch ist alles möglich – auch ein Totenkopf mit LED-Strahlern als Scheinwerfer

Gestapelte Autoreifen dienen als Arbeitsplatz für zwei Angestellte, die mit hochfrequenten Hammerschlägen zwei Metallhälften zu dem formen, was einmal ein Benzintank werden soll. An den Füßen Flipflops. Gehörschutz? Weit gefehlt. Stattdessen scheint die Sonne ein Loch in das Wellblechdach sengen zu wollen. Die Chopper entstehen immer nach dem gleichen Prinzip: Akshai Varde kauft Motorräder der Marke Harley-Davidson oder des indischen Herstellers Royal Enfield und montiert diese bis auf Rahmen und Motor. Die übrigen Teile entwirft die Firma dann ganz nach Gusto des Kunden.

Je nach Umfang des Auftrags benötigen Varde und sein Team ein bis fünf Monate, um eines der Handmade-Motorcycles fertigzustellen. Schon als Kind war Varde in Motorräder vernarrt, mit 16 tunte er seine



Der Traum von Freiheit in einer 18-Millionen-Megacity: Akshai Varde lässt Edl-Chopper für die Neureichen in Mumbai bauen. FOTOS: MARTIN ROHMERS/LAIF, ANNA MARIE GORETZKI

und sich ganz auf die Motorrad-Umgestaltung zu konzentrieren. Als nächstes will Vardenchai Motorcycles einen Showroom in Mumbai eröffnen, für später hegt Varde Expansionswünsche rund um die Werkstatt. Einer der Angestellten stemmt sich gegen deren Tür, die quatschend nachgibt. Die blaue Infinity will Akshai Varde auf eiernersten Probefahrt im Verkehr der Megacity testen. Auf dem makellos blau lackierten Tank des Vardenchai-Unikats spiegelt sich die Sonne, die im Zenit steht. Ein Motorradhelm würde die Kühlung durch den Fahrtwind verhindern – also geht es ohne den lästigen Kopfschutz los. Der Knattern der Chopper lässt indische Straßenzensuren wie in einem Film vorbeiziehen: In Saris gekleidete Frauen verkaufen Ananas und Melonen aus handgeflochtenen Körben, neben einem Werbeplakat schläft ein Kind im Staub, ein Hund schnüffelt nach Essensresten im Straßengraben. In Mumbai an der Oeriküste Indiens – bis 1996 offiziell Bombay – leben 18 Millionen Menschen. Unglücklicher Keiner weiß wirklich, wie viele es sind. Nur ganz wenige von ihnen können sich ein Vardenchai Motorcycle wie die Infinity leisten. Obwohl der Wohlstand wächst, Ungerechtheit müssen die Kunden um die 15 000 Euro für den Luxus auf zwei Rädern hinblättern – je nach Extravaganz des Wunsches. So viel wie ein Rikscha-Fahrer in fast fünf Jahren verdient.

Um sich das Traumbike leisten zu können, müsste ein Rikscha-Fahrer fünf Jahre lang arbeiten

Plötzlich fährt die Infinity durch einen Kuhstall, rechts und links stehen die heiligen Tiere in Holzverschlängen, im nächsten Moment fliegt eine Boeing 747 im Anflug auf den Shriaji International Airport vorbei – und dann auf einmal steht die Infinity. Stau. Akshai Varde zuckt gelassen mit den Schultern: „Die Bikes sind nichts, um jeden Tag zur Arbeit oder zum Markt zu fahren. Dafür ist diese Stadt zu voll. Wo auch fährt, man arbeitet hart und kommt all seinen Pflichten nach und möchte man etwas, das einem Zufriedenheit gibt – und ein Motorrad wie das ist eines dieser Dinge.“ Sagt's und zirkelt den Chopper geschickt zwischen hustenden Rikscha-Fahrern, klimagekühlten Mittelklassewagen und Ochsenkarren hindurch. Und schon ist die Infinity wieder. Vorbei am Gateway of India und entlang des Marine Drive. Das blaue Gefährt glitzert mit dem Arabischen Meer um die Wette und sorgt für Aufmerksamkeit. „Die Leute halten ihr Auto an und machen das Daumenhoch-Zeichen. Das sieht man oft. Sie sind überrascht, so was auf den Straßen zu sehen. Und noch überraschter, wenn sie hören, dass es in Mumbai, in Indien, gebaut wird“, brüllt Akshai Varde gegen den Fahrtwind. Dann biegt er wieder in den löchrigen Lehmweg ab. Und spätestens hier zwischen den unzähligen Werkstätten zeigt sich wieder die Realität: nicht in Indien Rikscha-Land. ANNA MARIE GORETZKI

AUS DEM FUHRPARK

Nichts ist beständiger als der Wandel. Das gilt auch für die Tiefgarage unseres Herzens. Bisher waren wir fest über – auf Parksitzen muss. Das er aber, wie der Name schon sagt, ein Auto für drei Menschen ist. Bei mehr ausgewachsenen Passagieren knieft der Maßanzug schon merklich. Nicht so beim BMW 320d. **Gran Turismo**, den wir über mehrere Tausend Kilometer bewegt haben. Schon bald gewöhnt man sich an die große Kopffreiheit – die unter anderem den Vorteil hat, dass man Ampeln ohne Halsverengungen sieht, selbst wenn man zu ihnen aufschauhen muss. Auch der Gepäckraum hat die Größe eines Ballsaals. Doch der Raumgewinn ist bisher nicht der Testbedingung zu haben: 80 Kilogramm mehr als der vergleichbare Touring wiegt der GT und lässt den fraglos guten Zweiliter-Diesel gefühlt auf das Format eines 318d schrumpfen. Auch in Kurven schwankt die hohe Futur ein wenig, was bei einem Fahrer bisher nicht der Testbedingung zu haben: Der Gran Turismo ist also kein Ersatz für den Touring, sondern ein Auto für BMW-Neinsteiger. Wer von Toyota oder VW kommt, wird sich allerdings über die hohen Windgeräusche an der A-Säule und den Sensingegeln wundern. Aber für ist der Testverbrauch von 6,7 Liter auf 100 Kilometer alter Ehren wert.

Gestaunt haben wir auch über den **VW Golf 7 GTI**. Was der Wolfsburger in der Performance-Ausstattung für ziemlich genau 30 000 Euro bietet, darf ohne Übertreibung als erste Salme bezeichnet werden. Abgesehen von etwas Chrom-Zierart und Aerodynamik-Chi-chi fällt der Wagen kein bisschen auf. Wer das Gaspedal streichelt, erlebt den Besteller von seiner sanften Seite: Leise und komfortabel auf allen Sitzen, durchdracht und gleichzeitig kinderleicht in der Bedienung. Aber der Golf im Schafspelz kann auch anders. Mit etwas Nachdruck auf dem Gas zeigt der Vierzylinder sein wahres Gesicht. Die Vorderreifen ringen um Haftung, der Aufspurschiff ist nicht mehr ganz jugendfrei und das Ding geht vorwärts, wie aus der Pistole geschossen. Die 230 PS haben mit den relativ schlanken 1400 Kilogramm wenig Mühe, was den Gasfuß immer wieder in wohlige Zuckungen versetzt. Doch der Spaß hat seinen Preis: 8,5 Liter auf der Normrunde sind nicht übermäßig schnell. Zurück in die schöne Wirklichkeit holt uns auch der **Peugeot 2008 Active 82 VTI**. Zugegeben: Er kostet nur die Hälfte des Power-Golf. Aber die hakelige Schaltung und das leicht gequälte Röhren des Dreizylinders sind nur etwas für überzeugte Minimalisten beim Autofahren. Die Optik und das Raumangebot sind immerhin ganz gut. JOBE