



was gibt's

was macht Sinn

woran liegt's



VectrixVX1, so ist ein elektrisches Motorrad.

- Pluspunkte:
 - Reichweite 100 km
 - LiFePo4 Akku mit zuverlässiger Überwachung
 - Rekuperation
 - Bekanntheitsgrad
 - Qualität
 - Importeur, der „eine Ahnung hat“ von Motorrad, Strom / Steuerung, Service, ET-Lager etc.
 - Lieferbereitschaft gut
 - Vergleichbar mit 400-500ccm Benzinmotor
- Minuspunkte:
 - Preis (12'500.- / 14'500.-) der Yamaha TMax 500 kostet zwar auch Fr. 15'880.-
 - Kleines Händlernetz, Schweiz 14 Händler, wovon 7 MWay Filialen
 - Leder & Co verkauft auch direkt an Endkunden
 - Spärliche (15%) Händlermarge

Vectrix VX2, kleiner Bruder oder Schwester

- Pluspunkte:
 - Preis (5'250.-)
 - Multifunktionsgasgriff mit Rekuperation wie VX1
 - Zuverlässige Technik, solides Fahrzeug
 - Lieferbereitschaft gut
- Minuspunkte:
 - Blei-Akkus (nicht nur nachteilig)
 - Gewicht
 - Kein Originalzubehör erhältlich (Windschutzscheibe von E-Max passt, Gepäckträger muss angefertigt werden, Top Case universal)
 - Kleines Vertriebsnetz (Schweiz 7 Stützpunkte)
 - Leder & Co verkauft direkt an Endkunden

E-Max:

- Vorteile:
 - Aktiver Importeur, versteht sein Fach, d.h. fährt seine Produkte selber
 - Grosse Modellpalette
 - Interessanter Preis
 - Solide Fahrzeuge
 - Gute ET-Versorgung
 - Zubehör lieferbar
- Minuspunkte:
 - Gewicht bei „Blei-Versionen“
 - Angekündigte LiFePo4-Versionen lassen auf sich warten (vielleicht Sommer 2013) ausser Swiss-Edition für knapp Fr. 8'000.-

E-Ride:

- Pluspunkte:
 - Grosse Modellpalette von 45 bis 100 km/h (2.5 bis 8kW)
 - Aktiver Imorteur, der seine Produkte kennt, fährt und in Betrieb hat
 - Div. „Alltagsmodelle“ (45km/h oder 65km/h 4kW Motor, div. Akkus mit zuverlässigem BMS)
 - „schöne“ (Vespa-Ähnliche) Retro-Modelle mit verlässlicher el. Technik.
- Minuspunkte:
 - Akkustrom (60, bzw. 72 Volt) fliessen direkt über Zündschloss, anfällig bei Nässe
 - „China-Fahrzeuge“ haben oft:
 - „Billige“ Bauweise wie z.B:
 - Zu Schwachen Mittelständer, ungenauer Tacho, grosse seitliche Toleranz bei Bremsscheibenaufnahmen, was zu ruckeligem Bremsen führt,
 - Oft ein Fahrwerk, das ursprünglich von einem Benzinroller stammt. Der wesentlich leichtere Elektromotor im Hinterrad führt jedoch unweigerlich zu härterem Fahrverhalten.

Matra:

E-Mo:

- Pluspunkte:
 - Preis (Fr. 2'700.-)
 - Leichtes, handliches Fahrzeug, Gewicht Mofa-Ähnlich
 - Abnehmbarer Li-Ion Akku
 - Freundliche Erscheinung
- Minuspunkte:
 - Mit 1200 / 2000 Watt Spitzenleistung eher für Personen unter 60 kg in der Ebene geeignet
 - mässige Reichweite (25km)

El Moto:

- Pluspunkte:
 - Eigenständiges Design
 - Zuverlässiger Akku / Technik
 - Flotte Leistung, dank geringem Eigengewicht (47 kg)
 - Gute Reichweite (45km)
- Minuspunkte:
 - Preis (knapp Fr. 6'000.-)
 - Nur als Einplätzer erhältlich
 - Sitzkomfort bis 5 km akzepabel
 - Kein Stauraum / Gepäckträger
 - Nur 45 km/h schnell
 - Kaum Händlernetz

Govecs:

- Pluspunkte:
 - Grosse Modellpalette
 - Rassige Motorleistung dank Zahnriemenübersetzung
 - Interessante Preise, ab Fr. 4'700.- mit Blei / Silicium Akkus bis Fr. 7'800.- mit Litium-Akkus.
- Minuspunkte:
 - Gewicht bei Version mit Blei /Silicium Akkus
 - Reichweite auch beim teuersten Modell wird mit max. 85 km angegeben.
 - Es ist nicht in Erfahrung zu bringen, was für „Litium-Akkus“ beim teuersten Modell GO! 3.4 verbaut werden.

Q vR

- Pluspunkte:
 - Unglaublich rasante Beschleunigung / Motorleistung dank Zahnriemenübersetzung
 - Futuristische Erscheinung
 - Vielversprechende, moderne Technik
 - Absolut gleichzusetzen mit rassigem 125er Benziner
- Minuspunkte:
 - Preis (Fr. 7'900.-)
 - Dosierung Gasgriff ab 50 km/h sehr schwierig, ab 70 km/h unmöglich
 - LiPo Akkus mit hoher Selbstentladung (nachteilig, wenn FZ nicht regelmässig gebraucht wird)
 - Kleines Vertriebsnetz,
 - Mangelhafte Beleuchtung
 - Viele „Kleinigkeiten“ wie fummeliges Ladekabel, Schlüssel ins Schloss stecken, Handhabung Sattelschloss / Sattelöffnung etc.
 - Miserable Händlermarge (10%)

Vesp@Verde:

- Pluspunkte:
 - Unglaubliche Motorleistungen
 - Wir individuell auf die BenutzerInnen hergestellt (Reichweite, Motorleistung, auch Fahrzeug)
- Minuspunkte:
 - Preis (ca. Fr. 13'000.- bis Fr. 20'000.-)
 - Motorleistung an beschränkt an Fahrwerk / Bremsen angepasst (8Zoll-Räder mit Trommelbremse sind nicht unbedingt geeignet Motor mit 8 oder 12 kW im Zaum zu halten)
 - Steuerung /Steckleisten nicht zwingend für Allwetterbetrieb geeignet.
 - Bis heute nur bei Bemoto erhältlich
 - Lauter Einzelanfertigungen /Unikate

Kyburz:

- Pluspunkte:
 - Bekannte zuverlässige Technik (Rentnererprobt)
 - LiFePo4 Akkus mit sehr zuverlässiger, äusserst bewährter Batterie-Überwachung
 - Einfache, zuverlässige Fahrzeugtechnik
 - Die Post demonstriert uns, dass Elektrofahrzeuge durchaus alltagstauglich sind.
- Minus:
 - Preis (Fr. 19'000.-) ist nicht jedermanns Budget
 - Gewöhnungsbedürftige Fahreigenschaften
 - Kleines Vertriebsnetz (Servicewagen)
 - Mir unbekanntes Händlermarge

Zero:

- Pluspunkte:
 - Grosse Palette: Einsteigermodell 2.5Kw Motor bis Motorrad mit 40 Kw
 - Gewicht
 - Reichweite bis 200km möglich
 - sportliche Motorraderscheinung
 - saubere, Qualität
 - vielversprechende Elektronik / Akkus (Lilon)
 - Optional Schnell-Ladegerät (CHAdEMO) 1h Ladezeit
- Minuspunkte:
 - Wetterschutz
 - Kein Zubehör (Gepäckträger etc.)
 - CHAdEMO Lademöglichkeiten begrenzt
 - Preis (bis Fr. 22'500.-)
 - Kleines Händlernetz (nur MWay? und Importeur, der direkt an Endkunden verkauft)

PGO E-Wave:

- Vorteile:
 - Klein, handlich, leicht
 - 2 abnehmbare Li-Ion Akkus können extern geladen werden
 - Kräftige Motoren (pro Rad 1Motor) gute Leistung
 - Preis (unter Fr. 5'000.-)
 - Erfahrener Motorrad-Importeur
 - Zuverlässige Technik
- Minuspunkte:
 - Nur die Hälfte der Akkus kann extern geladen werden
 - Reichweite
 - Geschwindigkeit (55km/h mit Booster) zu schnell für gelbes Motorrad Schild
 - Blei-Akku unter Trittbrett

Honda EV-neo

- Positive Mutmassungen:

- Dank Fliehkraftkupplung angenehmes Anfahren
- Mit Schnell-Ladegerät in 30 min. geladen
- Wahrscheinlich gute Leistung / Beschleunigung mit 72 Volt Akku / Motor
- Rekuperation, sobald Gas losgelassen wird
- Intelligente Elektronik (z.B. reduzierte Leistung, wenn Akku zu überhitzen droht)
- Unter dem Sitz Stauraum für Ladegerät oder Helm

- Nachteilige Mutmassungen:

- Vmax 30 km/h
- Reichweite „34km“
- Ziemlich klobiges Ladegerät



- Nur Einsitzig erhältlich
- Kein Verkaufspreis in Erfahrung zu bringen
- Zitat Honda: Die Geschwindigkeit und Reichweite wurde anhand eines Nutzermodus festgelegt

Yamaha EC 03

- Positive Mutmassungen:

- Leicht, handlich (56 kg)
- Ähnlich Matra E-Mo
- Zitat „lässt sich leicht in die Wohnung rollen“ (zum Laden?)
- Reichhaltiges Zubehör

- Negativ:

- St. Gallen – Eggersriet (12 km, 160 Höhenmeter) nicht möglich
- Mech. Trommelbremse hi & vo,
- 580 Watt Nominalleistung Motor (halbe Leistung eines Staubsaugers)
- Keine abnehmbare Batterie (lässt sich leicht in die Wohnung rollen)



Allgemeine Bemerkungen (Erfahrungen) zu „China-Rollern“:

- Eigentlich ist es egal, wie diese Fahrzeuge heissen, ob E-Ride, I-O, Vespino, E-Triks, E-Tropolis, oder wie auch immer. Die Fahrzeuge dahinter sind mehrheitlich die gleichen, hergestellt von den gleichen Firmen, mit ziemlich dem gleichen Qualitäts-Standard. Mehrheitlich sind diese ursprünglich als Benzinroller gebaut worden. Mit einer anderen HR Schwinge, einem Elektromotor im Hinterrad und einer Blechwanne für den Akkupack wird daraus ein E-Scooter. Dies ist mit ein Grund, warum viele E-Scooter an den gleichen Punkten erkranken:
 - Krumme Hauptständer, weil die Rahmenhalterung zu schwach ist
 - Kunststoffverkleidungen, die zerbröseln, weil billige Qualität
 - ungenaue und zittrige Tachometeranzeigen
 - ruckelnde Bremsen, weil zu grosse Toleranzen bei den Bremsscheibenaufnahmen
 - Schwammige HR Bremsen, weil Bremszangenbefestigung ungenau
 - Wackelkontakte in der el. Anlage, da äusserst billige Steckverbindungen und Batterieströme von 50 oder 80 Volt die über das Zündschloss fliessen, welches nicht für so hohe Spannungen gebaut ist
 - Motorausfälle, weil z.B. Steuergeräte oder Hauptrelais nicht wasserdicht sind und zum Teil sogar im direkten Spritzwasser der Räder angeordnet sind
 - Diese Fahrzeuge offensichtlich unter hohem Preisdruck gefertigt werden

Ein Hauptgrund für diese Probleme liegt darin, dass Chinesen ein ganz anderes Qualitätsbewusstsein haben. Sie kaufen gerne das Billigste, wenn's defekt ist und nicht mehr repariert werden kann, wegwerfen und wieder das Billigste kaufen.

Die Produktion dieser Fahrzeuge ist sehr günstig, dort. Bis diese jedoch nach Europa transportiert sind, der Europa- und der Schweizerimporteur, sowie der Händler auch noch etwas verdient haben, kostet das Produkt nicht selten mehr als das Doppelte.