

ELEKTRO SPASS

Im ersten Moment irritiert die **Talaria Sting** mit ihrer ungewöhnlichen Erscheinung. Doch schon nach wenigen Metern zaubert das E-Mobil Groß, Klein und dem zufälligen Betrachter ein Lächeln ins Gesicht.



Was ist denn das? Mountainbike, Moped, Enduro oder was? Berechtigte Fragen angesichts des Talaria Sting, das sich mit knubbeligen Rädern, einer äußerst knappen, geraden Solositzbank und der extrem luftigen Silhouette herkömmlichen Sehgewohnheiten widersetzt. Die Antwort auf die Eingangsfrage fällt ähnlich indifferent wie die Optik aus: Dieses Vehikel hat ein bißchen was von allem. Trocken zulassungstechnisch handelt es sich um ein L1e-Fahrzeug, gehört also in die Fuffi-Klasse mit maximal 45 km/h, für die ein Versicherungskennzeichen und der AM-Führerschein genügt – in jeder PKW-Lizenz enthalten. Weil

zum einen der Antrieb aber elektrisch ist – der Permanentmotor schafft knapp fünf PS – und die Sting mit 68 Kilo federleicht ist, fällt das Fahrerlebnis anders als von einem Fuffi-Fahrzeug gewohnt alles andere als langweilig aus.

Ohne Kupplung oder Getriebe bringt ein Dreh am Gasgriff spontanen Vortrieb, der bei unbedachtem Handgelenkszupfen im Sportmodus schon mal das Vorderrad in den Himmel steigen lässt. Hat der linke Daumen die Modustaste auf die zweite Fahrstufe Eco gestellt, fällt der Antritt weniger sprunghaft, aber immer noch sehr vielversprechend aus. Jedenfalls hält der Schub bis knapp 50 km/h ohne Delle an, auch an leichten Steigungen. Vom

elektrischen Kraftpaket gelangt die Power verlustfrei über eine fixe Zahnraduntersetzung ans Ritzel und über eine Kette ans Hinterrad, was die sehr direkte Kopplung von Gashand und Hinterrad erklärt.

In der Stadt lässt die Talaria der restlichen Meute nicht den Hauch einer Chance, sobald die Ampel das Rennen freigibt. Ohne zu schalten zoomt sich das E-Mobil ganz nach vorn bis zum nächsten Stopp. Auf den Ausfallstraßen hält dieser Vorsprung jedoch nicht lange an, denn die homologierte Version mit Lenkerendenspiegeln, schicken Mini-LED-Blinkern und -Beleuchtung streicht über der City-Geschwindigkeit das Temposegel. Mehr



Hochbeinig, luftig und puristisch: Elektrische Mixtur aus Enduro und Mountainbike mit Straßenzulassung.



ATB: Die Sting funktioniert auf jedem Terrain.



Hochwertig: Fernbedienbares TFT-Display.



Einstellbar: USD-Gabel von Fast Ace.



Leise: E-Motor unterhalb des Akku-Packs.

ginge mit der technisch weitgehend identischen, 300 Euro günstigeren MX-Version der Sting, die von der Motorsteuerung freigegeben bis zu 75 km/h schafft. Der Einsatz auf öffentlichen Straßen ist leider tabu.

Umgekehrt geht aber schon: Mit der zugelassenen L1e ins Unbefestigte, simpel bedienbar wie ein Mountainbike, auf dem man nicht treten braucht. Grobstollige Gummis auf den Neunzehnzoll-Speichenrädern besorgen auf losen Feld- und Waldwegen genügend Traktion, auf Asphalt hält sich die Griffigkeit der chinesischen CST-Pneus indes in Grenzen. Mit reichlichen 204 Millimeter Federweg vorn und einer Bodenfreiheit von stolzen 300 Millimetern meistert die Sting auch tief ausgewaschene Rinnen im Waldboden mit lässiger Attitüde. Die Federelemente vom asiatischen Mountainbike-Spezialisten Fast Ace bieten mannigfaltige Einstellmöglichkeiten und kommen mit der gebotenen Dynamik und dem geringen Hüftspeck der Sting nicht nur auf Wald- und Schotterwegen, sondern auch auf anspruchsvolleren Passagen überraschend gut zurecht.

Nicht minder verblüffend ist die Akzeptanz, die in diesem Terrain dem leise surrenden Zweirad überwiegend entgegen gebracht wird. Fußgänger und Radfahrer reagieren mit wohlwollendem Nicken auf die freundlich grüßende Hand des rücksichtsvoll agierenden Talaria-Treibers. Vielleicht birgt das Ausblei-

ben der üblichen reflexhaften Konflikte zwischen muskel- und motorgetriebener Fortbewegung ja sogar das Potenzial für eine friedliche Koexistenz?

Die Nähe zum Mountainbike dokumentieren auch zwei Bremshebel am Lenker, die je eine hydraulische Scheibenbremse vorn und hinten betätigen. Die überschaubare Endgeschwindigkeit und das niedrige Gewicht erübrigen weitere Assistenzsysteme, zumal die Kurzhebel aus dem Bike-Regal gefühlvolle Verzögerungen ermöglichen. Dabei strömt Energie in den Stromspeicher zurück, von Fachleuten Rekuperation genannt. Dieser ist bei der Talaria schwerpunktgünstig mitten im Alu-Brückenrahmen herausnehmbar verbaut, bietet eine Kapazität von 2,3 kWh bei gewichtigen 13,1 Kilo. Im Normalbetrieb soll der Akku für rund 60 Kilometer reichen, bevor er für rund vier Stunden an die Steckdose muss, bis er wieder voll im Saft steht.

Sämtliche Daten zu Ladung, Modus der vierstufigen Rekuperation, Batteriezustand und Fahrinformationen sind in einem übersichtlichen TFT-Display gebündelt, das von einer Bedieneinheit am linken Lenkerende gesteuert wird. Wen jetzt die Neugierde auf diese innovative Art der spaßigen Fortbewegung gepackt hat, findet weitere Infos wie den gemessen an der Machart akzeptablen Preis von 4.990 Euro unter www.quadix.de.

Thilo Kozik

TECHNISCHE DATEN

MOTOR

Bauart: bürstenloser 3-Phasen-Drehstrommotor

Kühlung: Fahrtwind

Nennleistung: 4,8 PS (3,5 kW)

Spitzenleistung: 5,0 PS (3,7 kW)

Max. Drehmoment: 34 Nm

Akku: Lithium-Ionen, 2,3 kWh (38 Ah)

Betriebsspannung: 60 V

Kraftübertragung: Zahnrad-Primärtrieb, Sekundärtrieb Kette

FAHRWERK

Rahmenbauart: Leichtmetall-Brückenrahmen

Federung vorn: USD-Telegabel, ø 37 mm, Zug- und Druckstufendämpfung einstellbar

Federung hinten: Stahl-Zweiarmschwinge, angelenktes Zentralfederbein, Zug- und Druckstufendämpfung sowie Vorspannung einstellbar

Federwege vorn/hinten: 204 mm / k.A.

Bremse vorn: eine Scheibe, ø 196 mm

Bremse hinten: eine Scheibe, ø 196 mm

Bereifung vorn/hinten: 70/100-19 / 80/100-19

Räder: Drahtspeichenräder

ABMESSUNGEN

Länge/Höhe/Breite: 1.890 / 1.155 / 815 mm

Radstand: 1.250 mm

Sitzhöhe: 870 mm

Leergewicht/Zuladung: 68 kg / 100 kg

LISTENPREIS

4.990 Euro zzgl. NK