

Kommentar

Energiekonzerne spekulieren mit künftigen E-Modellen.



reinhard.fellner@tt.com

Infrastruktur für E-Autos rollt langsam an

Von Reinhard Fellner

Während das Abgasverhalten aktueller Verbrennungsmotoren fast schon wöchentlich einen neuen Skandal im Zusammenspiel von Industrie, Politik und Behörden zu Tage bringt – jüngst die im Jahr 2017 offenbar erstmals gemachte Entdeckung, dass Dieselmotoren im Winter-Realbetrieb bis zu sechsfach mehr Stickoxide ausstoßen als versprochen – scheinen sich die Energiekonzerne immer mehr mit dem Thema Elektromobilität anzufreunden. So verkündeten Österreichs größte Energiekonzerne OMV und Verbund eine Allianz für Ladestationen von E-Autos. Dazu soll die 400 Ladesäulen zählende Verbund-Tochter Smatrics kräftig aufgestockt werden. So wird künftig an OMV-Tankstellen – und da vor allem an Durchzugsstrecken – auch Strom gezapft werden. Demnach werde laut Prognose der Energieriesen fossile Mobilität nicht schlagartig verschwinden, die Zukunft der Pkw aber beim Strom- und die des Lkw-Verkehrs beim Wasserstoffantrieb liegen. Auch in Tirol tut sich was. So will die Tiwag und deren Partner heuer die Zahl der derzeit 100 Ladepunkte nahezu verdoppeln. Kooperiert wird beispielsweise auch mit MPreis. Bei der Tiroler Supermarktkette werden erst einmal zehn Ladestellen errichtet. Damit verschwinden nach und nach die zwei größten Defizite der E-Automobile: mangelhafte Infrastruktur und Batteriekapazität. Neue Modelle mit 500 Kilometer Reichweite sind schon ab 2020 Realität.

Kleiner Hubraum, großer Auftrag

BMW definiert die Zweirad-Einsteigsklasse neu. Die G 310 R legt den Grundstein für eine komplette Baureihe.

Von Beatrix Keckeis-Hiller

Fuschl am See – Die Zweiradabteilung von BMW geht in die Breite. Die bestehenden Segmente werden breiter aufgestellt, die F-, R-, S-, C-Baureihen kontinuierlich um eine Reihe von Derivaten erweitert. Neu definiert wurde jetzt, nach dem Auslaufen der 650-ccm-Einzylinder-Familie vor zwei Jahren, die G-Baureihe. Damit steigen die Bayern erstmals ins Motorrad-Segment unter 650 ccm ein (abgesehen vom Intermezzo des bedachten C1 125 und 200 mit Rotax-Einzylinder, von 2000-2003, der in die Scooter-Klasse gehört hat).

Startmodell ist die G 310 Roadster. Befeuert wird sie von einem eigenentwickelten 313-ccm-Einzylinder-Aggregat, das 34 PS leistet. Die Neue mit dem kleinen Hubraum wird mit einem großen Auftrag losgeschickt. Sie zielt, mit A2-Führerschein-gerechter Auslegung, auf die Motorrad-Einsteiger ab. Für die finale Entwicklung und Produktion haben sich die Bayern mit dem indischen Fahrzeughersteller TVS Chennai, zusammengetan, um – gar nicht nebenbei – auch auf den asiatischen Märkten verstärkt Fuß zu fassen.

Bei aller Kleinheit hat BMW alles daran gesetzt, die G 310 R, mit 785 Millimetern Sitzhöhe, als erwachsenes Motorrad und als echte Bayerin zu kreieren. Das inkludiert unter anderem eine Upside-down-Gabel, eine wirklich wirkungsvolle Bremsanlage und nicht zuletzt die markentypische Optik. Dass Letzteres gelungen ist, zeigte sich beim ersten



Weniger als ein halber Liter Hubraum: Die G 310 R markiert mit 313 ccm und 34 PS die neue bayerische Motorrad-Einsteigsklasse.

Foto: Werk

Österreich-Auslauf der kleinen Roadster rund um den Fuschlsee in Salzburg. Man wird ernst genommen. Auch deshalb, weil die 34 PS mit Drehfreude und spontanem Druck aus dem Einzylinder gefeuert werden. Dazu kommt vertrauenarweckende Spurstabilität, sowohl der Geraden als auch im engen Kurvengewinkel, etwa entlang des Hintersees, wo Agilität und Bremsspontaneität

besonders auf dem Prüfstand stehen. Überzeugend wirkte, neben der Verarbeitung, die Ergonomie. Man sitzt komfortabel und dennoch fahraktiv, fühlt sich – angenehm – zurückversetzt in die 1970er und 1980er, als einzylindrige, unkomplizierte Leichtgewichte die Motorradwelt bunter machten. Und konsumierbarer für kleine Leute, die auch mit dem moderaten Gewicht der Roadster – laut

160 Kilo fahrfertig – gut zurande kommen dürften.

Die Roadster legt den Grundstein für eine ganze Baureihe. Das Erfolgs- und Volumensthema GS zum Beispiel transponieren die Bayern in weiterer Folge auch in die neue Klein-Klasse: Die

G 310 steht in einer hochbeinigen Version in den Startlöchern, mit 835 mm Sitzhöhe (ein noch niedrigerer Sattel ist orderbar). Sie wird nicht wesentlich mehr Gewicht mitbringen als die Roadsterin.

Insgesamt wartet BMW für heuer, zusätzlich zur G 310 R, mit vierzehn überarbeiteten respektive neu definierten Modellvarianten auf. Einer der Hintergründe dafür sind die seit 1.1.2017 geltenden Vorschriften bezüglich Emissionswerten (Euro 4) und Technik (Onboard-Diagnose): Allen voran ist die R 1200 GS, Flaggschiff der Marke, samt den Sondereditionen Rallye und Exclusive. Die R nine T kann man nun auch als Racer- als Pure- und als (Urban) GS-Derivat ordern. Aktualisiert ist die zweizylindrige F-Baureihe, mit 800 R, 800 GT und 800 GS Adventure. Auf neuesten Stand gebracht wurde die Hypersportlerin S 1000 RR, ebenso ihre Ablegerinnen R und XR. Upgedatet sind die großen Tourerinnen K 1600 GT und GL. Damit ist das Portfolio der 2017er-Neuheiten noch nicht ganz ausgeschöpft: Im August wird das neueste K-Derivat, die B – steht für „Bagger“ – starten. Für September angesagt ist die Exklusiv-Serienversion der Carbon-S 1000 RR, der HP4 Race.

Die G 310 R kostet ab 4950 Euro. Sie ist bereits im Handel. Der Preis für die GS steht noch nicht fest. Sie ist ab kommenden Herbst zu haben.

Griesauweg 32, 6020 Innsbruck
info@unterberger-denzel.bmw.at
www.unterberger.cc

Endach 32, 6330 Kufstein
Telefon 05372/6945
info@unterberger.cc
www.unterberger.bmw.at

Blick über das Vorderrad

Kraft der zwei Herzen

BMW-Spezialist Wunderlich zeigt wie Hybrid-Technologie auf zwei Rädern funktionieren kann.

Innsbruck – Moderne Allradantriebe und Hybrid-Technologie: Im Automobilbereich ist das längst schon ein alter Hut. Doch warum sollte etwas, das auf vier Rädern schon zum guten Ton gehört, nicht auch im Zweiradbereich funktionieren? Zwar hat sich die bayerische Presseabteilung kürzlich zu genau diesem Thema einen Aprilscherz mit uns erlaubt (nachzulesen unter www.go.tt.com/2qEIOCA), doch ganz so scherzhaft ist das Thema vielleicht gar nicht zu sehen. Es war nämlich eine BMW R 1200 GS, die sich BMW-Spezialist Wunderlich vor etwas mehr als einem Jahr als Prototyp zur Brust genommen hat. Das Ergebnis: Die Hybrid-BMW-GS X2. Neben dem herkömmlichen



Die GS mit Doppelherz und Allradantrieb macht vor allem im Gelände eine gute Figur.

Foto: Wunderlich

lichen Antriebsstrang (der übrigens unverändert blieb) wurde ihr ein 7,6 kW starker E-Motor in die Nabe des Vorderrades eingebaut, die notwendigen Akkus (ihre Kapazität liegt bei 2 kWh) wurden in den Koffern verstaut. Dass sich die elektrische Reichweite in Grenzen hält, liegt auf der Hand. Außerdem bringt die GS mit Doppelherz ordentliche 315 Kilogramm auf die Waage (Normalgewicht 244 kg). Da ergibt sich schnell

die Frage nach dem Vorteil des Konzepts. Der liegt in erster Linie im kombinierten Antrieb. Zwar lässt sich die Hybrid-GS ganz normal fahren, doch mittels zusätzlicher Bedienelemente am Tank lässt sich der E-Antrieb zuschalten. Das verhilft ihr vor allem im Gelände zu deutlich verbesserter Traktion. Zwar handelt es sich bei der GS X2 lediglich um ein Konzept, doch man sieht, wohin die Reise gehen kann. (luc)

Erdgas-Panda-Gewinn winkt TT-Lesern

Innsbruck – Schon seit mehreren Wochen tourt der Fiat Panda durch Tirol (derzeit im de in Innsbruck), als Begleitung einer TT-Leser-Aktion: Denn Abonnenten und TT-Testler haben die Möglichkeit, an einem großen Gewinnspiel teilzunehmen – und mit etwas Glück gewinnt eine Teilnehmerin oder ein Teilnehmer den Kleinwagen von Fiat, der über einen Gegenwert von mehr als 15.000 Euro verfügt.

Das Fahrzeug ist nicht nur von seinen kompakten Abmessungen her attraktiv, sondern auch bezüglich seiner verwendeten Technik im laufenden Betrieb. Denn der Panda verfügt über einen bivalenten Motor, ein Aggregat, das sowohl mit Benzin als auch mit Erdgas betrieben werden kann. Das Erdgas ist deshalb so attraktiv, weil es wesentlich günstiger ist als Benzin oder Diesel. Obendrein muss

niemand einen Erdgasmangel in Tirol befürchten: Hier gibt es fast dreißig Tankstellen, die den alternativen Treibstoff anbieten. Von den spezifischen Vorzügen hat allein das Rumer Autohaus Fiat Lüftner insgesamt 600 Privatkunden überzeugen können, die ein Erdgasauto gekauft haben. Fiat Lüftner ist bei der hier vorgestellten Aktion Kooperationspartner der *Tiroler Tageszeitung*. (TT)



Kooperationspartner: Andreas Jenewein (Fiat Lüftner) und TT-Abonnentenbetreuer Christian Kracher. Foto: Höschler