

Pressepräsentation BMW C Evolution: Vernünftige Unvernunft

Von Thomas Groß

Die Begriffe Umwelt und Nachhaltigkeit sind augenblicklich in aller Munde. BMW leistet dabei seinen Beitrag mit den Elektroautos i3 und i8. Jetzt stößt der Elektro-Großroller C Evolution zur Riege der bayerischen Stromer. Der Scooter soll den Stadtmenschen kostengünstig und emissionsfrei durchs Großstadtgetümmel und auf kleinere Ausflüge ins Grüne begleiten. Und das zum stattlichen Preis von 15 000 Euro. Der Clou dabei: Den C Evolution dürfen angesichts der Nennleistung von 11 kW / 15 PS (entsprechend der Homologation) alle Inhaber eines A1-Führerscheins bewegen. Und das obwohl der Bajuware bei Vollast bis zu 35 kW / 48 PS aufs Hinterrad stemmt.

In dem Scooter stecken die Lithiumionen-Batteriezellen sowie eine Reihe von elektrischen Komponenten wie Isolationswächter, Hochvoltverteiler und DC-DC-Spannungswandler des BMW i3. Doch haben die Ingenieure auch abseits der i3-Komponenten viel Hirnschmalz in den Roller investiert. So verzichtet der C Evolution beispielsweise auf einen herkömmlichen Rahmen. Der Batteriekasten aus Druckgussaluminium dient als tragendes Bauteil und nimmt am Heck eine Einarm-Triebsatzschwinge und an der Front eine Lenkkopf-Konstruktion mit einer Upside-Down-Gabel auf. Die ausgeklügelte Konstruktion der Batterieeinheit umfasst einen längs laufenden Kühlluftschacht und bietet sogar noch genügend Platz für ein großes Helmfach unterm Soziussitz.

Neben einem ABS sorgt die Traktionskontrolle TCA für ein Plus an Sicherheit. Das elektronische Helferlein begrenzt im Falle eines durchdrehenden Hinterrads beim Beschleunigen das Motordrehmoment. Umgekehrt reduziert das System auch das Motorschleppmoment, wenn es ein durch die Motorbremswirkung blockierendes Hinterrad feststellt. Die Motorbremse kann – je nach gewähltem Fahrmodus – relativ forsch ausfallen. Grund dafür ist die Rekuperation, wenn der Fahrer das Gas wegnimmt. Dabei wird die Bewegungsenergie in elektrischen Strom umgewandelt und in die 8-

Kilowattstunden-Batterie eingespeist. Gleiches geschieht beim Bremsen.

Das sorgt für zusätzliche Reichweite. Je nach Fahrweise und -modus sind rund 100 Kilometer drin, bevor der Münchener wieder an die Dose muss. An einer haushaltsüblichen 220-Volt-12-Ampere-Steckdose lässt sich der C Evolution in nur vier Stunden mittels des mitgelieferten Ladekabels aufladen. 3500 volle Ladezyklen soll der Akku schadlos überstehen. Nach dem Einstecken schaltet sich ein Kühlventilator zu, der die Temperatur des Stromspeichers im Zaum hält.

Ein reines grünes Vernunftmobil ohne jeden Spaßfaktor also? Mitnichten! Denn die 72 Newtonmeter Drehmoment, die elektro-typisch bereits aus dem Stand anliegen, sorgen für eine Menge Fahrdynamik. Beim Ampelstart zeigt der C Evolution bis 50 km/h selbst deutlich PS-stärkeren Motorrädern das schöne LED-Rücklicht – was immer wieder für völlig verdutzte Gesichter sorgt. Gerade einmal 2,7 Sekunden benötigt der C Evolution für den Sprint aus dem Stand bis 50 km/h.

Zur Wahl stehen die Fahrmodi „Eco Pro“ mit begrenzter Leistung und maximaler Rekuperation, „Sail“ ganz ohne Rekuperation im Schiebetrieb und „Road“ mit voller Leistung und begrenzter Rekuperation. Wer es ganz dynamisch mag, wählt „Dynamic“ und genießt die ganze Leistung und volle Rekuperation. In diesem Modus hat die Bremse meist Sendepause, da sich Beschleunigung und Verzögerung praktisch ausschließlich mit dem Gasgriff steuern lassen. Bei 120 km/h setzt die Elektronik dem Vortrieb ein Ende.

Das Reiten auf der Drehmomentwoge und der Genuss des satten Durchzugs bergen echte Suchtgefahr. Und das trotz des Kampfgewichts von 265 Kilogramm – selbst für einen Großroller ein stattliches Pfund.

Zu viel für das Großstadtgetümmel? Sobald der C Evolution einmal rollt, ist das hohe Gewicht nicht mehr zu spüren. Beeindruckend, wie perfekt ausbalanciert und zielgenau sich der dicke Scooter durch die kleinsten Lücken zirkeln lässt. Limitierendes Element sind lediglich die ausladenden Spiegel, die zu allem Überfluss auch noch die LED-Blinker beherbergen. Wer den Roller im Stand manövrieren muss, legt einfach den Rückwärtsgang ein.

Die komplette Beleuchtungsanlage ist mit stromsparenden LED ausgeführt. Von vorn lässt sich der Bayer leicht an dem senkrecht verlaufenden LED-Tagfahrlicht erkennen. Warum allerdings für die Scheinwerfer schnöde Halogen-Bauteile Verwendung finden, weiß allein BMW.

Viel Infos bietet das Cockpit-Display. Zusätzlich zu eingelegtem Fahrmodus,

Geschwindigkeit, Rest-Batterieladung und -Reichweite lassen sich viele weitere Parameter abrufen. So zum Beispiel anliegende Leistung, rekuperierte Kilometer und Durchschnittsgeschwindigkeit.

Ökogeist und Fahrspaß ohne jeden Nachteil? Nicht ganz. Der brettharte und ausschließlich in der Vorspannung einstellbare Heckdämpfer schickt auf holperigen Seitenstraßen kernige Grüße an die Bandscheiben des Fahrers. Und die unkommode Sitzposition dürfte Rückengeplagten die Zusatzinvestition in eine Komfortsitzbank abnötigen. An das aufdringliche Heulen des Elektroantriebs bis zu einer Geschwindigkeit von 40 km/h gewöhnt man sich indes schnell.

Wie viele Käufer zu dem happigen Preis zuschlagen werden, bleibt abzuwarten. Den erwarteten Absatz hütet BMW wie ein Staatsgeheimnis. Wer die Kosten nicht scheut, bekommt mit dem C Evolution ein im Unterhalt günstiges Fahrzeug, das im Stadtverkehr und auf der Landstraße gleichermaßen einen diebischen Spaß bereitet und trotzdem mit einer Menge Praxistauglichkeit aufwartet. Ein unvernünftiges Vernunfts-Fahrzeug also. (ampnet/towo)

Daten BMW C evolution

Antrieb: Triebsatzschwinge mit flüssigkeitsgekühlter E-Maschine; permanenterregte Synchronmaschine mit Oberflächenmagneten, max. Drehzahl 9200 U/min

Nennleistung: 11 kW / 15 PS

Maximalleistung: 35 kW/48 PS

Max. Drehmoment: 72 Nm bis 4500 U/min

Sekundärantrieb: Zahnriemen

Höchstgeschwindigkeit: 120 km/h (abgeregelt)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,2 Sek.

Gewicht: 265 kg

Zuladung: 180 kg

Sitzhöhe: 780 mm

Batterie: 8 kWh Lithium-Ionen

Preis: ab 15 000 Euro

Reichweite: ca. 100 km

Preis: 15 000 Euro

Bilder zum Artikel



BMW C Evolution.



BMW C Evolution.



BMW C Evolution.



BMW C Evolution.



BMW C Evolution.



BMW C Evolution.



BMW C Evolution.



BMW C Evolution.



BMW C Evolution.



BMW C Evolution.
