

Energiek feestnummer

Qua prestaties en uitstraling varieert het aanbod elektrische motoren en scooters van curieuze pieremachochels tot serieuze tweewielers. De Brammo Empulse hoort definitief tot de tweede categorie. De R-variant al helemaal.



Een ekster valt in katzwijn bij de aanblik van een Brammo Empulse R. Mooie glimmende spulletjes stralen je werkelijk overal tegemoet. Remmen doet de elektrische motorfiets met behulp van een paar indrukwekkende Brembo-remklauwen. Een dikke Marzocchi-voorvork en een Sachs-monoschokdemper houden de lichtgewicht velgen aan de grond. Het frame van Italiaanse afkomst weet wel raad

met de krachten die de motor uitoefent. Alleen die knol van een accu tussen de framebalken blijft vreemd. En toch... Zeker met lekkere carbon spulletjes erop geschroefd, staat er wel een fiets die gezien mag worden.

CIRCUITFIETS

Bij een nieuwe aandrijfbron horen nieuwe namen. Een paar jaar geleden kende niemand Brammo, nu heeft het

merk een ambitieuze Nederlandse distributeur en barst het van de plannen voor nieuwe modellen. Dankzij vermogende geldschietters als Polaris hoeft het niet bij dromen te blijven. Op de verlanglijst staan onder meer een allroad en een supermotard. Deze introductie was mijn eerste kennismaking met een elektrische motorfiets. Brammo heeft het lef om die te organiseren op het 'circuit' van

Lelystad. De baan is geen echt circuit vanwege de daarvoor ontbrekende veiligheidsvoorzieningen. Toch maakt de afgesloten strook asfalt zonder flitskasten al snel de coureur in je wakker. Brammo toont ballen om de Empulse R juist hier voor te stellen. Circuitgebruik vergroot niet alleen de voordelen van een motorfiets, maar ook de nadelen. Omdat iedereen altijd nieuwsgierig is naar die laatste, begin ik daar direct

BRAMMO VOOR DIKKE MANNEN

Brammo komt eigenlijk voort uit de frustratie van één dikke man. Bij zijn speurtocht naar een sportwagen paste de 1,91 meter lange en 'robuust' gebouwde Craig Bramscher alleen met behulp van een schoenlepel en een tube glijmiddel in de door hem zo begeerde Ferrari of Lamborghini. Beu van die claustrofobische turn-oefeningen bouwde de Amerikaan een eigen elektrische supercar, waarmee het merk Brammo was geboren. De ervaring die hij bij het ontwerpen van de auto opdeed, leerde hem dat elektrische aandrijving beter past bij een licht vervoermiddel als een motorfiets dan bij een sportwagen. En zoals het dan zo mooi heet: the rest is history.



De Empulse R is volgens Brammo goed voor 200 kilometer bij gebruik in de stad. Hanteer je op provinciale wegen een lekker enthousiaste rijstijl, dan brengt de batterij je 120 kilometer ver. Reken op de snelweg op 90 kilometer. Een volledig leeggereden batterij heeft drieënhalf uur oplaadtijd nodig voordat hij weer vol zit. Dan volgt nu het mooiste deel: de kosten van een lading bedragen € 2,39. Bovendien betaal je geen wegenbelasting.

Nu ik toch lekker feitjes aan het spuien ben: de Empulse R is direct leverbaar. Brammo werkt aan een dealernetwerk dat Nederland volledig afdekt, maar tot die tijd komt de importeur persoonlijk bij je langs met zijn mobiele werkplaats. Laatste feitje: beginnende A2-motorrijders rijden legaal met een sterkere motorfiets dan gedacht. De Empulse R levert weliswaar een topvermogen van 40 kW, maar bij de kentekenregistratie gaat de wetgever uit van het nominale vermogen. De motor staat daardoor als een 16 kW geregistreerd.

MODEL RACEBAAN

Rijden met de Empulse R vraagt wat aanpassing van de bestuurder. Oude gewoontes kunnen bij het oud vuil. Ja, de Brammo heeft een koppeling, maar die gebruik je niet bij wegrijden en tot stilstand komen, maar enkel bij het schakelen. Maar schakelen hoeft eigenlijk niet. Je rijdt zo in z'n zes weg. De acceleratie is minder krachtig dan in de eerste versnelling, maar de Empulse R laat zich als een automaat rijden. De versnellingsbak dient om het echte motorgevoel te geven. Je accelereert in

mee. Vol gas vlamdend over een circuit zie je de hoeveelheid stroom aan boord inderdaad als sneeuw voor de zon verdwijnen. Daar staat echter een hele rij voordelen tegenover. Ik vermaak me uitstekend op het steeds verder opdrogende baantje.

FEITJES SPUIEN

Bij een elektrische motorfiets draait het altijd maar om één ding: de actieradius.

Koppeling met deeltijdbaan.





Accu's en elektromotor houden compact.

een lage versnelling sneller en de motor heeft meer motorrem. De bak vraagt om een gespierde voet, want boterzacht is de bediening zeker niet.

Zonder koppeling en met een streepje 'gas' kruipt de motor weg. Een elektrische motorfiets kent geen bokkende zuigers en/of slippende koppeling. Met de Empulse R kruipt je vooruit zonder protesten van het blok. Het voelt als een

modelspoortreintje waarbij je de transformator een haartje open draait. Veel liever knallen we - net als bij een modelracebaan - echter het gas vol open. Dat valt niet tegen, wat heet: dat valt helemaal niet tegen. Zelfs met de motor in standje Normal (scheelt 25 Nm ten opzichte van Sport) gaat de motor er als de gesmeerde bliksem vandoor. Het vraagt niet om een delicaat samenspel

van koppeling en versnellingen, maar lel gewoon het gas vol open. Leuker kunnen we het niet maken, wel gemakkelijker.

OPWINDEND GELUID

Eenmaal aan de rol is het bijna gebeurd met wennen. Twee opmerkelijke zaken springen nog in het oog. De motorrem voelt niet zo vertrouwd als bij een verbrandingsmotor, maar het went.



De 'tankdop' in de tank.

Net als bij een tweetaktmachine is het schrikken bij de eerste bocht, daarna schat je het beter in.

Het ontbrekende verbrandingsgeluid blijft een heikel punt voor petrolheads. Als importeur Marchel Bulthuis zijn Brammo voor het eerst de sporen geeft, sta ook ik niet te juichen. Het gecombineerde geluid van banden, ketting, versnellingsbak en elektrische motor maakt weinig in me los. Mijn perceptie verandert in het zadel. Achter het stuur klinkt het alsof de turbine-motor van een helikopter in toerental toeneemt en dat is best opwindend. De zithouding is heel natuurlijk en goed. Misschien oogt de Empulse R op de foto als een stevige jongen, maar dat is hij niet. De 'tank' voelt lekker smal en het zadel krijgt een dikke plus. Het heeft een uiterst luxe uitstraling, is lekker stroef en heeft precies de juiste hardheid en vorm. De stepjes staan comfortabel laag, maar omdat de Empulse R vrij smal is, beschikt de motor toch over voldoende grondspeling. Pedalen en hendels zijn blindelings te vinden en ook het dashboard plaatst je niet voor verrassingen.

GOED RIJWIELGEDEELTE

Dankzij de prima zithouding, het 'circuit' van Lelystad, de trekkracht van de motor, het gemak waarmee je de motor bedient, maar vooral door de handelbaarheid van de motor vermaak ik me prima. De veerelementen van de Empulse R zijn voor en achter volledig instelbaar, maar voor mij staat het spul ook zonder schroefwerk goed. De natte baan voorkomt dat ik voluit kan gaan. De gewone Empulse (zonder R dus) heeft overigens alleen instelbare veervoorspanning en een motor die minder vermogen levert. De gewone Empulse kost € 15.367.

Met Brembo-remmen rondom staat de Empulse R tijdig en met veel gevoel stil. Ook in de regen laten de schijven zich gedoseerd bedienen. Toch laat de Empulse R bij de remmen iets liggen. Spijtig genoeg beschikt hij niet over ABS en ook een parkeerrem ontbreekt.

TECHNISCHE GEGEVENS

MOTOR

bouwwijze	elektromotor, accu capaciteit 10,2 kWh, 117,6 V
max. vermogen	40 kW (54 pk) @ 4500 tpm
max. koppel	90 Nm @ 0-4500 tpm
aantal versn.	6
sec. overbr.	ketting

RIJWIELGEDEELTE

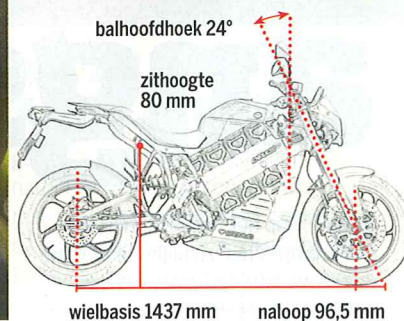
frame	aluminium twin spar-frame
voorvering	43mm-Marzocchi UPSD-voorvork
instelmogelijkh.	volledig instelbaar
achtervering	Sachs-mono- schokdemper
instelmogelijkh.	volledig instelbaar
veerweg v/a	n.o.
bandenmaat v/a	120-70 ZR 17 / 180-55 ZR17
voorrem	dubbele Brembo- 310mm-remschijven
remklauwen	vierzuiger
achterrem	enkele Brembo- 220mm-remschijf
remklauw	dubbelzuiger

OVERIG

kleuren	rood, zwart, geel, zilver
garantie	twee jaar (vijf jaar op de accu's)
prijs	€ 17.787
importeur	Electric Motorcycles Nederland
internet	www.brammo.com

MATEN EN GEWICHTEN

rijkgewicht	213 kg
--------------------	--------



**DIT IS VERDRAAID LEUK
ELEKTRISCH SPEELGOED.**



Mooi spul van Brembo op Brammo.



Duidelijk tijd voor wat stroom.

Je zet deze motor op een heuvel onmogelijk veilig weg in zijn versnelling. De Brammo vraagt dus om een strategisch parkeerplekje op vlakke ondergrond.

Het optrekken na een bocht gaat vlot. Remmen gaat al minstens zo vlot, maar de topsnelheid op het korte rechte eind valt tegen. Door de stevige tegenwind en mijn rechtop-houding kom ik niet verder dan 135 km/h voordat de eerste bocht zich aandient. Brammo zelf geeft een top van 170 km/h op. Bij het ronden van de bochten komen de grenzen

minder snel in beeld. De kwaliteiten van het rijwielgedeelte staan buiten kijf en de 213 rijklaare kilogrammen zijn niet te veel.

LEUK SPEELGOED

Te snel komt er een einde aan de introductie. En ja, benzineverslaafde azijnzeikers, door een lege accu inderdaad. Op de laatste ampères tokkel ik naar de parkeerplaats. De korte kennismaking heeft me geleerd dat het ontzettend fijn spelen is met de Empulse R. De machine biedt een

prima zitplaats, accelereert als een dolle (al valt de topsnelheid tegen) en stuurt voorspelbaar, licht en neutraal. De Empulse is wat dat betreft gewoon een prima motortje. Helaas blijft het bij de beoordeling van de Empulse R niet alleen bij de rijkwaliteiten. Twee 'maren' moeten worden belicht. Ten eerste is er de stevige prijs van € 17.878. Zelfs met tankbeurten van € 2,39 ligt het Break-even-point met bijvoorbeeld een Triumph Street Triple ver weg. De tweede 'maar' is de actieradius. Voor mij althans, voor jou

misschien niet. Er zijn voldoende motorrijders die niet met de tent achterop naar de Alpen rijden en die de TT in het verre Assen gerust aan zich voorbij laten gaan. Doelgroepen zijn er volgens Brammo genoeg voor deze vernieuwende motorfiets. Motorrijders met meer dan één motorfiets in de garage komen in beeld, maar ook forensen, techniekfreaks en milieubewuste motorrijders. Aan de motorfiets zelf kleef absoluut geen geitenwollensokkenimago: dit is verdraaid leuk elektrisch speelgoed. «