



Double Date!

Dat er in mij een liefde bloeit voor de elektrisch aangedreven twee-wielers is een onomkeerbaar feit dat inmiddels ook op de redactie geen geheim meer is. Of het nu om een excentriekeling als onze 45km/h Exo gaat, een flitsend scheurijzer als bijvoorbeeld een Zero of Brammo, of een dikke scooter als de BMW C Evolution. Ik zie ze allemaal als gelukkig makende twee-wielers met een grote toekomst. Geen wonder dus dat de uitnodiging van Electric Motorcycles Nederland om de Energica Ego, een elektrisch aangedreven supersport met, op papier in ieder geval, fikse technische waarden als 137pk en 195Nm koppel, uiteindelijk bij mij in de mailbox terecht kwam.

DUBBELDATE

Het bleek te gaan om een dubbel-date. Het test-evenement vond plaats op een Fastned lokatie (Broerdijk) in Noord-Holland. Fastned is een bedrijf dat onder leiding van Bart Lubbers (oprichter o.a van het blad Metro) met veel enthousiasme en daadkracht al 36 snellaadstations geplaatst heeft op diverse locaties in ons land en het voornemen er elke week een nieuw station aan toe te voegen om zo aan het eind van het jaar met zo'n honderd snellaadstations landelijke dekking te hebben, lijkt waar te gaan maken. Echt een indrukwekkende onderneming. Nu is een snellaadstation niet het lustobject waar je met je poetslap niet van af kunt blijven zoals de beeldschone Italiaanse Energica Ego dat wel is, maar het heeft elkaar wel hard nodig om een bestaansrecht te hebben en behouden.

SOPHIA LOREN

Aangekomen bij het Fastned laadstation kon ik, ondanks de aanwezigheid van een ook niet misselijke MV Agusta, eigenlijk direct al mijn ogen niet van die andere lustopwekkende Italiaanse schone houden. Sophia Loren op wielen. Daarmee bedoel ik dus niet de hoogbejaarde vergane glorie op een nietszeggende prijs-uitreiking. Nee, het gaat hier om het soort aantrekkingskracht en verleiding zoals Sophia die in de zestiger en zeventiger jaren, zonder enige moeite met haar natuurlijke schoonheid wist op te wekken. Meestal ogen de elektrische sportievelingen vrij onconventioneel en vragen een bepaalde smaak van het publiek om er om gewaardeerd te worden. Maar de Energica oogt eigenlijk best heel conventioneel met kuipwerk zoals je dat zou verwachten op een superbike.

fabrieksdemo en een witte, die is ingezet door de gastheer. Op het eerste zicht gaat het hier om dezelfde motor, maar Marchel Bulthuis van Electric Motorcycles Nederland en tevens voorrijder en eigenaar van de MV Agusta, informeert mij vooraf dat er toch wat subtiele maar belangrijke verschillen tussen de twee motoren zitten, welke pas bij het rijden met beiden duidelijk zouden worden. We mogen even plaatsnemen op de motoren en wat voelen, knijpen en spelen met de speeltjes. De bouwkwaliteit lijkt bij deze kennismaking dik in orde en alle smullerij lijkt eraan te hangen. Een sexy display, dikke Brembo monoblocks met geïntegreerde ABS en mooie instelbare hendel (toch gek zo'n stuur zonder koppeling trouwens), de goudkleurige en volledig instelbare 43 mm Marzocchi voorvork en lekkere Öhlins achterschokbreker. De scherpe neus met haar twee ronde led lampen passen mooi in het geheel. Tussen het kuipwerk door kun je nog net de koeler voor de elektronica zien en al het andere moet haast wel batterij zijn. Dit alles aan elkaar gevlochten door een stalen trellis buizenframe zoals we die van haar landgenoten kennen.

200KM/H+

Uiterlijk wat mij betreft dus een winnaar, maar nu wil ik dan toch ook wel eens weten hoe een permanent koppel van 195Nm zich door deze verleider laat vertalen op het wegdek. De specificaties liegen er dus niet om, maar het gewicht van 258kg ook niet. Dit gewicht is al merkbaar als ik de jiffy inklap en de motor tussen de benen balanceer. De batterij is hier uiteraard de boosdoener, maar de Ego heeft een hoop goedmakertjes aan boord dus rijden maar zeg ik. Na een korte instructie van Marchel mag ik dan op pad met de mat zwarte fabrieksdemo.

ENERGICA EGO 3 FASI

Motor	Permanente magneet AC (PMAC), olie gekoeld
Vermogen	100kW (136pk) van 4.900 tot 10.500 toeren
Koppel	195Nm van 0 tot 4.700 toeren
Topsnelheid	240km/h
Actieradius	150km bij 80km/h 190km bij 60km/h 100km bij 100km/h
Accu	Lithium Polymeer Li(NiCoMn)O2
Laadtijd	3,5 uur (100%) 30 minuten (85%)
Maten	2.140 x 830 x 1.140 mm
Banden voor	120/70 ZR 17
Banden achter	180/55 ZR 17
Rijkglaargewicht	258kg
Prijs NL/BE	€30.250,- / n.b.
Importeur	Electric Motorcycles Nederland
Website	electricmotorcycles.nl

We worden getraakteerd op twee uitvoeringen van de Ego. Een zwarte



Wauw!! Wat gaat dat mooi van de plek! Heel doseerbaar en zonder enige dipjes of rukkerig aan/uit gedrag. We draaien de snelweg op en Marchel geeft de MV de sporen. Een uitnodiging aan ons om de 2 Ego's even los te laten. Wauw! Dat valt helemaal niet tegen. Er zullen vast rappere motoren zijn, maar of deze de kracht en snelheid er met hetzelfde gemak en eenvoud uitspugen als de Ego betwijfel ik. Daar waar de A7 even een paar seconden (meer is er niet voor nodig) voor ons alleen is laat onze voorrijder het toe om de batterijpaarden los te laten en al gauw schieten we de 200km/h per uur voorbij. De topsnelheid is gelimiteerd op 240km/h per uur. Nogmaals, vele andere

motoren kunnen dit, maar niet op deze manier. Dan draaien we de snelweg af om op de Noord-Hollandse binnenwegen het stuurgedrag van de Ego te verkennen. De vloeiende bochten is waar de Italiaan goede zaken doet en aanvoelt als een echte superbike. Rijmodus "sport" ingeschakeld en geholpen door de motorrem die op dat moment in de "normal" modus staat ingesteld laat de Ego zich heel natuurgetrouw afremmen voor de bochten om vervolgens loepzuiver in te kunnen sturen. Het schakelen tussen de vier voorgeprogrammeerde rijmodi en de vier regenererende motorreminstellingen gebeurt middels de schakelaar op de linkerstuurhelft en is echt een eitje. De dikke Brembo

remmen met geïntegreerde ABS laten zich ook heerlijk doseren. Anders wordt het op het moment dat het krappere werk aan de beurt is. Op de rotondes en de korte knikken laat het hoge gewicht zich voelen. Alle overtuiging verdwenen, een vis uit het water. Sowieso niet echt het werkerrein van welke sportmotorfiets dan ook, maar dit vergt echt flinke rijders-input. Ik heb ook het gevoel dat de Ego niet echt geholpen wordt door de smalle clip-on's. Het stuur is erg smal en hoewel de sportieve zit verder perfect is kan ik niet helpen te denken dat de stuurhelften wat breder mogen zijn en wellicht zelfs iets hoger geplaatst worden, om ook op dit soort trajecten echt te kunnen genieten van deze parel

van een motor. We slingeren nog wat door het landschap voordat we via de snelweg, al sprintjes trekkend (wat een verslavende hobby is dat) weer terug komen bij het Fastned snellaadstation Broerdijk.

BREDERE STUURHELFTEN

Na een rit van zo'n 45 kilometer, tijdens welke we elke vorm van economisch rijden toch echt vermeden hebben, blijkt tot onze verbijstering dat er nog 65% restcapaciteit in de accu's zit. Een echte meevaller dus. De enthousiaste medewerkers van Fastned maken van de gelegenheid gebruik om ons te laten zien hoe het laden bij hun stations werkt. Nou heel simpel dus. Via de Fastned app maak je een account aan en kun

je vervolgens zonder enig geklungel aan de pomp met pasjes of vooraf ingestelde bedragen aan de gang met laden en het bedrag van de lading wordt vervolgens gewoon keurig afgeschreven van de opgegeven bankrekening. Echt een prachtig product dat Fastned hier neerzet. Snelladen betekent doorgaans dat de batterij tussen de 85 en de 90% geladen zal worden. Slechts 13 minuten zou het duren om deze tussenlading van de Energica te voltooien. Terwijl de batterijen geladen worden voorzie ik Marchel nog van wat terugkoppeling en vertel hem uiteraard hoe onder de indruk ik ben van de vermogensafgifte en de hele ervaring. Toch doe ik hem ook uiting van mijn bezorgdheid ten aanzien van het stuurgedrag op lage snelheid en op het krappere werk. "Ik ben blij dat je het opgevallen is", zegt Marchel. Spring straks maar even op mijn witte.

Hij had inderdaad gezegd dat er wat kleine verschillen waren. Zodra de motoren geladen zijn ga ik dus even zitten op de (nog mooiere) witte Ego. En ja hoor, bredere stuurhelften. Ik kan het niet laten een klein rondje om het station heen te maken om te kijken of het enige oplossing biedt. Overtuigd na wat geslinger dat het een hele verbetering is, vraag ik Marchel waarom dit op de fabrieksdemo nog niet het geval is. De demo is nog net ietsje pre-productie ingezet als zodanig. Alle productiemodellen zijn uitgevoerd met de bredere stuurhelften. Ik zal dus niet de enige zijn geweest die dit als een stap voorwaarts heeft gezien.

TEVEEL OM OP TE NOEMEN

Stapjes achteruit maakte ik ook. Overbodig zo bleek want om de motor eenvoudig te kunnen rangeren is deze voorzien van "park assist", jawel een heuse achteruit. Op mijn vraag wat er nog meer op de motor zat waar ik geen weet van had kreeg ik zo'n uitgebreid antwoord dat ik uiteindelijk verwezen ben naar de brochure van de Energica. Je kunt het niet verzinnen of het zit er op. Van GPS, Bluetooth en internet tot een systeem dat de batterij in topconditie houdt tijdens langdurige stilstand. Een ride-by-wire systeem dat in samenspraak met het belangrijkste component in dit geheel genaamd de VCU (Vehicle Control Unit) voor die fantastische vermogensafgifte zorgt en nog honderden andere zaken. Deze Unit regelt echt alles op de motor, zowel onder het rijden als tijdens stilstand. Het vernuftige koelsysteem dat de batterij en elektronica het hoofd koel doet houden. Zoals eerder vermeld zijn er 4 rijmodi: Standard (185Nm), Eco, Rain en Sport. Eerstgenoemde de meest bruikbare en laatstgenoemde het grote feest. Ook niet onbelangrijk zijn de 4 motorreminstellingen: Low, medium, high en off. Medium positie gaf op ons ritje de meest natuurlijke respons, maar bij (nog) sportiever gebruik is de "high" modus de beste optie. Verder een snellaadoptie dus, die

in 30 minuten de batterij van leeg naar 85% capaciteit brengt, maar natuurlijk kan de batterij ook gewoon aan de netstroom gehangen worden. Laadtijd van 0 tot vol is dan zo'n 3 uur. De actieradius varieert van zo'n 100km bij gemiddeld gebruik tot 150km bij economisch rijden en ongeveer 50km bij circuitgebruik. Verkrijgbaar in drie kleuren: mat wit, mat zwart en carbon

Pffftttttt.... Nee, echt teveel om op te noemen. Doe jezelf een plezier en kijk ook gerust eens op de website van Electric Motorcycles Nederland, www.electricmotorcycles.nl en laat je verbazen door de techniek die deze motor rijk is.

CONCLUSIE

Beide firma's en hun producten hebben mij die bewuste vrijdagmiddag geïmponeerd. Bijgevoegd ook een artikel waarin je kunt lezen hoe de Energica door gebruik te maken van het Fastned netwerk 1000km op een dag heeft afgelegd. Dit om sceptici omtrent het verhaal actieradius en hoe dat in geval van elektrische voertuigen de pret zou bederven de mond te snoeren. Het moge duidelijk zijn dat ik echt onder de indruk ben van deze Energica Ego. De pioniers uit Modena hebben hier echt een technisch hoogstandje neergezet dat door veel meer mensen uitgetoetst zou moeten worden om gewaardeerd te worden voor wat het is. Echte concurrenten kent het nauwelijks. De grootste concurrent is de prijs van de machine en de opkomst van een naked broertje (of zusje eigenlijk) genaamd "Eva". Deze naked gooit eerder genoemde minpuntjes van de Ego het raam uit en zal in mijn beleving het grootste feestnummer van de firma worden. Rechttop, een paar flinke koeienhorens in de hand om de 258 kilogrammen de weg te wijzen....Ik zie het helemaal zitten. Prijs is relatief, want voor wie het zich kan veroorloven is de Ego gewoonweg een andere keuze dan zeg bijvoorbeeld een dik aangeklede Ducati, Bimota, MV of zelfs BMW of Harley. Pak daarbij het belastingvoordeel waar bedrijven of zelfstandigen op dit soort aanschaffen gebruik van kunnen maken en opeens is er een heuse markt voor zelfs dit soort exoten. Ik vind het een belangrijke motor, omdat het op alle vlakken laat zien wat er nu al mogelijk is op het gebied van elektrisch motorrijden. Doe mij een plezier en ga het ervaren. Maak een afspraak voor een proefrit en sta versted. Met een groeiend netwerk aan laadpunten zoals Fastned deze neerzet is dit echt de toekomst. Ik hou van alles op twee wielen, of het nou herrie maakt, 10pk of 200pk heeft, olie gebruikt, verbruikt of lekt, 2 takt, 4 takt, 1,2,3,4 of 6 cilinders heeft.. maar dit elektrisch rijden hoort er echt bij en spant op veel fronten gewoonweg de kroon. x

