

Die Firma eRockit hat ein **elektrisches Motorrad** erfunden, das mit Muskelkraft angetrieben wird. Es ist cool, schnell – und vor allem anders

Der erste Tritt in die Pedale macht aus mir einen Supermann. Mit einem Vor-schub, der Gänsehaut erzeugt, schießt das Zweirad los – obwohl ich kaum Kraft aufwende. Zwei, drei Umdrehungen genügen, und ich bin in voller Fahrt. Jedes Sportbike würde an der Ampel neben mir alt aussehen. Lautlos und druckvoll zieht das Motorrad nach vorne. Motorrad?

Der Feuerstuhl unter mir hat keinen Gasgriff, keinen Auspuff, keinen Motor, der Sprit verbrennt. Stattdessen einen schmalen Fahrradsattel und eine Menge Lithium-Ionen-Nanophosphat-Akkus im Gehäuse. Das erste Zweirad, das mit Muskelkraft elektrisch angetrieben wird. Ein „Human-Hybrid“, wie Erfinder Stefan Gulas das Gefährt nennt.

Wir treffen ihn auf einem Friedrichshainer Hinterhofgelände, das wie ein Schrottplatz aussieht. Hier, zwischen Auto-wracks, Pfützen und Graffiti vermutet wohl niemand ein Dutzend Tüftler, die nach eigener Darstellung an einem „Paradigmenwechsel im Motorradbau“ arbeiten, einem Mobilitätskonzept der Zukunft. Die beiden eRockit-Prototypen des Human-Hybrids sehen tatsächlich nach Zukunft aus. Dabei sind sie keine Science-Fiction, sondern straßentaugliche und TÜV-geprüfte Coolness auf zwei Crossrädern – anders als alles, was man bisher durch die Stadt fahren sah.

Das Zweirad der von Gulas gegründeten eRockit GmbH kombiniert die Bedienung eines Fahrrads mit der Leistung eines Motorrads. „Neu ist nicht der Elektromotor. Man muss sich bewegen, sonst läuft er nicht“, sagt Gulas. Dass dies trotz einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h so mühelos geschieht, liegt an einer cleveren Kombination von Kurbeltrieb, zwischengeschaltetem Generator und



„Ein Must-Have für Männer“

Elektromotor. „Der knapp zehn PS (8 kW) starke Elektromotor erzeugt ein Vielfaches der menschlichen Körperleistung“, erklärt Gulas. Der Generator registriert die Rotationsbewegung der Pedale und sende entsprechend der Trittfrequenz ein Ausgangssignal an

tät von 2,9 Kilowattstunden haben. Das reicht je nach Fahrweise für 60 bis 80 Kilometer. Danach muss der Human-Hybrid für drei bis vier Stunden zum Aufladen an eine konventionelle Steckdose. Stromkosten pro 100 Kilometer: etwa ein Euro. Fahren darf man

Auch Gulas hat sichtlich gute Laune. In diesem Jahr will der Selfmade-Motorradbauer eine erste Kleinserie produzieren und verkaufen. Bei einem Produkt, das kaum jemand kennt und das derzeit pro Stück 28 900 Euro kosten soll, ist das keine leichte Sache. „Wenn etwas neu ist, ist es immer zuerst verdächtig“, sagt Gulas. „Das kann ja nur Schrott sein. Warum gibt es das nicht schon seit 30 Jahren?“ Ja, warum eigentlich nicht?

Gulas braucht jetzt zahlende Kundschaft, die das Zweirad bekannt macht. „Es muss ein Verlangen entstehen, dass jemand dieses Lifestyleprodukt haben will“, sagt er und lacht. „Es soll ein ‚Must-Have‘ für erfolgreiche Männer werden.“

« Neu ist nicht der Elektromotor. Man muss sich bewegen – sonst läuft er nicht »

Stefan Gulas, eRockit-Geschäftsführer

die Steuerelektronik des Motors. „Je schneller getreten wird, desto stärker treibt der Motor das Hinterrad an.“ Schöner Nebeneffekt: Tritt- und Bremsenergie werden zurückgewonnen und zum Wiederaufladen der Batterien verwendet, die eine Gesamtkapazi-

die Maschine mit einem Motorfahrschein der Klasse A1.

Die kurze Probefahrt auf der Straße hat ein Lächeln auf die Gesichter gezaubert. Das im Image-Flyer versprochene „Erlebnis scheinbar übernatürlicher Kräfte“ zeigt Wirkung.

Die Firma eRockit hat ein **elektrisches Motorrad** erfunden, das mit Muskelkraft angetrieben wird. Es ist cool, schnell – und vor allem anders

Der erste Tritt in die Pedale macht aus mir einen Supermann. Mit einem Vor-schub, der Gänsehaut erzeugt, schießt das Zweirad los – obwohl ich kaum Kraft aufwende. Zwei, drei Umdrehungen genügen, und ich bin in voller Fahrt. Jedes Sportbike würde an der Ampel neben mir alt aussehen. Lautlos und druckvoll zieht das Motorrad nach vorne. Motorrad?

Der Feuerstuhl unter mir hat keinen Gasgriff, keinen Auspuff, keinen Motor, der Sprit verbrennt. Stattdessen einen schmalen Fahrradsattel und eine Menge Lithium-Ionen-Nanophosphat-Akkus im Gehäuse. Das erste Zweirad, das mit Muskelkraft elektrisch angetrieben wird. Ein „Human-Hybrid“, wie Erfinder Stefan Gulas das Gefährt nennt.

Wir treffen ihn auf einem Friedrichshainer Hinterhofgelände, das wie ein Schrottplatz aussieht. Hier, zwischen Auto-wracks, Pfützen und Graffiti vermutet wohl niemand ein Dutzend Tüftler, die nach eigener Darstellung an einem „Paradigmenwechsel im Motorradbau“ arbeiten, einem Mobilitätskonzept der Zukunft. Die beiden eRockit-Prototypen des Human-Hybrids sehen tatsächlich nach Zukunft aus. Dabei sind sie keine Science-Fiction, sondern straßentaugliche und TÜV-geprüfte Coolness auf zwei Crossrädern – anders als alles, was man bisher durch die Stadt fahren sah.

Das Zweirad der von Gulas gegründeten eRockit GmbH kombiniert die Bedienung eines Fahrrads mit der Leistung eines Motorrads. „Neu ist nicht der Elektromotor. Man muss sich bewegen, sonst läuft er nicht“, sagt Gulas. Dass dies trotz einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h so mühelos geschieht, liegt an einer cleveren Kombination von Kurbeltrieb, zwischengeschaltetem Generator und



„Ein Must-Have für Männer“

Elektromotor. „Der knapp zehn PS (8 kW) starke Elektromotor erzeugt ein Vielfaches der menschlichen Körperleistung“, erklärt Gulas. Der Generator registriert die Rotationsbewegung der Pedale und sende entsprechend der Trittfrequenz ein Ausgangssignal an

tät von 2,9 Kilowattstunden haben. Das reicht je nach Fahrweise für 60 bis 80 Kilometer. Danach muss der Human-Hybrid für drei bis vier Stunden zum Aufladen an eine konventionelle Steckdose. Stromkosten pro 100 Kilometer: etwa ein Euro. Fahren darf man

Auch Gulas hat sichtlich gute Laune. In diesem Jahr will der Selfmade-Motorradbauer eine erste Kleinserie produzieren und verkaufen. Bei einem Produkt, das kaum jemand kennt und das derzeit pro Stück 28 900 Euro kosten soll, ist das keine leichte Sache. „Wenn etwas neu ist, ist es immer zuerst verdächtig“, sagt Gulas. „Das kann ja nur Schrott sein. Warum gibt es das nicht schon seit 30 Jahren?“ Ja, warum eigentlich nicht?

Gulas braucht jetzt zahlende Kundschaft, die das Zweirad bekannt macht. „Es muss ein Verlangen entstehen, dass jemand dieses Lifestyleprodukt haben will“, sagt er und lacht. „Es soll ein ‚Must-Have‘ für erfolgreiche Männer werden.“

« Neu ist nicht der Elektromotor. Man muss sich bewegen – sonst läuft er nicht »

Stefan Gulas, eRockit-Geschäftsführer

die Steuerelektronik des Motors. „Je schneller getreten wird, desto stärker treibt der Motor das Hinterrad an.“ Schöner Nebeneffekt: Tritt- und Bremsenergie werden zurückgewonnen und zum Wiederaufladen der Batterien verwendet, die eine Gesamtkapazi-

die Maschine mit einem Motorfahrschein der Klasse A1.

Die kurze Probefahrt auf der Straße hat ein Lächeln auf die Gesichter gezaubert. Das im Image-Flyer versprochene „Erlebnis scheinbar übernatürlicher Kräfte“ zeigt Wirkung.