

4,50
Euro

TECHNIK-REVOLUTION
Abgasaufladung: Weniger Spritverbrauch, mehr Leistung

JANUAR / FEBRUAR 2021 Österreich € 5,00
Schweiz sfr 7,70 - BeNeLux € 5,30 - Italien/Spanien € 6,30
MR8/2020, 31. Jahrgang / K 6143 F, ISBN 16'0-5125

MOTORETTA



DAS ROLLERMAGAZIN MOTORETTA®

SCOOTER TEST • TECHNIK • SZENE

NEU
für
2021

**Kymco
CV3 550**

Dreirad-Tourer



**Kymco
DT X360**

**Honda
SH350**
mit 29 PS



**Vespa
GTS 125**
mit 15 PS



**SYM
Joymax Z**
jetzt als 125er



**Yamaha
NMAX**
neuer 125er-Motor



**SYM
TL 508**
508 cm³, 45 PS



**BMW
CE 04**



Exklusiv: Erster Test

**HONDA
FORZA 750**



**Test: 125er für
Stadt und Land**

**Piaggio
Medley S**

**Test: Elektrisch
mit 100 km/h**

**Kumpan
54i:gnite**



**ROLLER-REISE
SPREEWALD**



EIN GUTER FREUND



KUMPAN 54i:gnite

Auf Basis des bekannten 1954 Ri hat der Remagener Elektro-Spezialist „ebiliy“ einen imposanten E-Scooter für die 125er-Klasse entwickelt, der klassisch-modern daherkommt und darüber hinaus auch noch eine Menge Fahrspaß verspricht.

November 2018 auf der EICMA in Mailand. Die italienische Polizei rückt an und beschlagnahmt die Elektro-Roller der Kumpan ebiliy GmbH aus Remagen am Rhein, speziell das neue Modell 1954 Ri. Der Piaggio-Konzern hatte per Gerichtsbeschluss die Verbannung der Elektro-Roller vom Kumpan-Messestand beantragt, weil die Italiener der Meinung waren, dass die Kumpan-Roller „nicht neu seien“ und „keinerlei Eigenart“ hätten, sondern das Geschmacksmuster und Design einer Vespa kopieren würden. Nach knapp zwei Jahren Beweisführung hat das Europäische Amt für Geistiges Eigentum (EUIPO) der Beschwerde des Remagener Unternehmens stattgegeben und den Piaggio-Antrag vollumfänglich zurückgewiesen. Der 1954 Ri verfüge über ausreichend Merkmale, die ihn von anderen Anbietern unterscheidet.



Eines der schönsten Rücklichter im Rollerbereich zielt den Kumpun ignite.



Der neue LED-Scheinwerfer hat etwas von Science Fiction, leuchtet aber sehr hell.

Allein schon die Dimensionen sind für einen Elektro-Roller außergewöhnlich – sieht man einmal vom BMW C Evolution ab. Die Vespa Elettrica z.B. ist sowohl beim Radstand wie auch in der Länge zehn Zentimeter kürzer, die Sitzhöhe bei der E-Vespa beträgt 790 mm, beim Kumpun 54i:gnite stattliche 837 mm. So kommt beim Aufsteigen auf den Kumpun sofort das Gefühl auf, über

dem Verkehr zu thronen, was zwar einen sehr guten Überblick verschafft, es allerdings kleineren Personen schwerer macht, beim Anhalten mit den Füßen sicher auf dem Asphalt zu landen. Dafür erfreuen sich Groß und Klein über das großzügige Platzangebot: die Füße haben auf dem geräumigen Trittbrett genügend Bewegungsfreiheit und die Knie geraten nicht in Gefahr in Konflikt mit Len-



Die ausklappbare Sozialsuße ist nicht nur wackelig, sie bietet auch wenig Halt. Über die Konnektivitäts-App auf dem Smartphone kann der Fahrer weitere Fahrzeugsaten abrufen.



Zwei der herausnehmbaren Akkus gehören zur Serienausstattung, der dritten Akku ist nur optional für 1.314,99 Euro erhältlich. An der Front gibt es einen externen Anschluss zum Aufladen der Batterien.



Die rote Sitzbank ist aufpreispflichtig. Sie bietet einen straffen, aber recht bequemen Sitzkomfort. Rechts: Der ignite kommt mit einer Kombibremse aus, ABS soll es erst Mitte 2021 geben.



Der bürstenlose Radnabenmotor am 12-Zoll-Hinterrad ist laut Kumpan eine Eigenentwicklung. Die Befestigung der Schwinge macht einen schraubermäßigen Eindruck.

ker oder Frontverkleidung zu kommen. Außerdem gewährt die langgezogene Sitzbank einem Sozius eine bequeme Mitfahrgelegenheit. Weniger gut gelungen sind die Soziusfußrasten, die zwar schick aussehen, aber ausgeklappt einen etwas labilen Eindruck hinterlassen und zudem nicht sehr rutschfest ausgelegt sind.

Einmal Platz genommen fällt der erste Blick auf das sieben Zoll große, farbige TFT-Cockpit, das bei allen Lichtverhältnissen gut ablesbar ist. Es fungiert nicht nur als Informationsquelle für Geschwindigkeit, Uhrzeit und Datum, Verbrauch und Ladezustand der Akkus auch als zentrale Menu-Einheit des Rollers. Über Touchscreen oder ein Steuerkreuz an der rechten Lenkerseite wählt der Fahrer die allgemeinen Einstellungen (Sprache, Helligkeit, Reichweitenwarnung, Töne), die Systeminfos sowie einen der vier Fahrmodi. Darüber hinaus lassen sich durch Antippen der entsprechenden Symbole sowohl die Sitzbank und das optionale Topcase fernentriegeln. Die Anzeige erklärt zudem den Startvorgang, um den Roller in den Fahrbetrieb zu versetzen.

Wie erwähnt stehen vier Fahrmodi



Die Schräglagenfreiheit des E-Rollers kann sich sehen lassen.

zur Verfügung: „Eco“ ist der stromsparende Modus mit maximaler Rekuperation, sanfter Gasannahme, ideal für eine maximale Reichweite; „Comfort“ ist die Standardeinstellung für eine normale Gasannahme und Rekuperation; „Sport“ bedeutet direkte Gasannahme, maximale Energierückgewinnung und maximale Motorleistung, aber auch geringste Reichweite; „Rain“ reduziert die Gasannahme, keine Rekuperation, ideal bei Regen und rutschiger Fahrbahn.

Die Fahrmodi stehen gleichzeitig für unterschiedliche Geschwindigkeitsbereiche. Bei Eco soll der 54i:gnite maximal 50 km/h schnell werden. Unser

Test-Roller brachte es allerdings auf 68 km/h. Im Modus Comfort soll normalerweise bei 80 km/h Schluss sein, aber auch hier ging es leicht schneller vorwärts. Die von uns ermittelte Höchstgeschwindigkeit von 96 km/h erzielte der Kumpan im Sport-Modus.

Die verschiedenen Leistungsstufen haben natürlich Einfluss auf die Reichweite. Das Testfahrzeug war in der Top-Ausstattung mit drei statt der serienmäßig angebotenen zwei LG-Akkus ausgestattet, die eine Kapazität von jeweils 1,47 kWh besitzen. Der laut Kumpan ebility selbst entwickelte bürstenlose Gleichstrommotor im 12-Zoll-Hinterrad stellt eine Leistung von

TECHNISCHE DATEN

MOTOR

Bauart: bürstenloser Gleichstrommotor
Kühlung: Fahrtwind
Spitzenleistung: 9,4 PS (7 kW)
Max. Drehmoment: 141 Nm
Akku: Lithium-Ionen, 1,47 kWh
Betriebsspannung: 50,6 V / 28,5 Ah
Kraftübertragung: Radnabenmotor

FAHRWERK

Rahmenbauart: Stahlrohrrahmen
Federung vorn: Telegabel, ø 31 mm
Federung hinten: Alu-Zweiarmschwinge mit zwei Federbeinen, vierfach einstellbar
Federweg v/h: 89 mm / 65 mm
Bremse vorn: eine Scheibe, ø 195 mm, CBS
Bremse hinten: eine Scheibe, ø 185 mm
Bereifung vorn: 110/70-12, Heidenau K80 SR
Bereifung hinten: 120/70-12, Heidenau
Räder: Zehnspeichen-Leichtmetallguss

ABMESSUNGEN

Länge/Höhe/Breite: 1.939/1.210/755 mm
Radstand: 1.356 mm
Sitzhöhe: 837 mm
Sitzhöhe Beifahrer: 870 mm
Gewicht/Zuladung: 112 kg (zwei Akkus), 180 kg
Farben: Blau, Grau, Weiß Gelb, Schwarz

AUSSTATTUNG

Hauptständer, abschließbares Handschuhfach, abschließbare Sitzbank, Smartkey, zwei Akkus serienmäßig, USB-Anschluss, Emergency Key, Becherfach, Ladegerät, Smartphone-App, TFT-Cockpit mit Touchscreen, vier Fahrmodi, LED-Beleuchtung

MESSWERTE

Höchstgeschwindigkeit: 96 km/h
Reichweite mit drei Akkus: Comfort-Modus 80 km, Außentemperatur 14 Grad, Fahrer 100 kg; Sport-Modus 60 km Außentemperatur 8 Grad, Fahrer 100 kg; Eco-Modus 88 km, Außentemperatur 14 Grad, Fahrer 100 kg
Ladezeit: fünfeinhalb Stunden (pro Akku)

SERVICE

Wartungsintervall: alle 3.000 km bzw. einmal im Jahr
Gewährleistung: zwei Jahre

LISTENPREIS

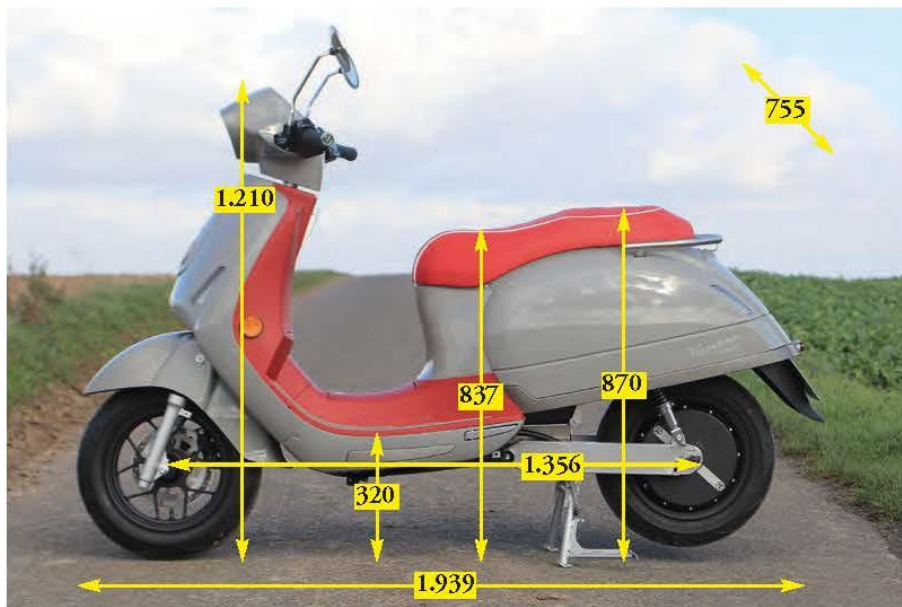
ab 6.666,59 Euro zzgl. NK.
 (Test-Roller: 8.290,58 Euro)



- großzügiges Platzangebot
- Knackige Bremsen
- herausnehmbare Akkus
- großes TFT-Cockpit mit App



- hoher Preis
- geringe Staumöglichkeiten
- wackelige Soziusrasten



9,4 PS zur Verfügung. Überraschenderweise unterschieden sich die Reichweiten im Eco-Modus kaum von denen im Comfort-Modus (88 km gegenüber 80 km), die geringste Reichweite haben wir bei sehr flotter Fortbewegung nur im Sport-Modus auf der Landstraße mit 60 km erzielt.

Auch bei Elektro-Rollern sollte es neben Reichweite, Ladezeiten und Konnektivität auch um den reinen Fahrkomfort gehen. Fahrdynamisch liegt der Kumpan recht weit vorn, wobei die Unterschiede je nach gewähltem Fahrmodus vor allem beim Ampelstart spürbar sind. Danach setzt er in allen Modi den Dreh am Gasgriff erfreulich spontan und gleichmäßig in Beschleunigung um.

Dabei zeigt der Kumpan unter allen Bedingungen eine gute Fahrstabilität. Die kleinen Zwölfzoll-Räder sorgen für eine angenehme Wendigkeit, der 54i:gnite lässt sich zudem angenehm rangieren. Dank des vergleichsweise langen Radstands, der viel Ruhe beim Bremsen bringt, fahren die beiden in Kombination funktionierenden Scheibenbremsen vorn und hinten gute Verzögerungswerte ein. Setzt dann auch noch die Motorbremse beim Rekupe-

rieren ein, ist das so, als hätte der Fahrer einen Anker geworfen. Bei Tempo 40 kommt der Roller bereits nach rund acht Metern zum Stehen.

Weniger gut gelungen empfanden wir die Abstimmung der Telegabel, die man als sportlich zu straff bezeichnen darf. Wird die Asphaltdecke welliger und nimmt eine Hand vom Lenker, beginnt der gesamte Vorbau des Rollers an zu zittern. Das ist nicht beunruhigend, aber unangenehm. Eine komfortabler abgestimmte Gabel würden wir hier begrüßen. Nicht unerwähnt bleiben sollte eine wichtige Änderung in Sachen Ausleuchtung gegenüber dem Vorgänger-Modell 1954 Ri. Der neue LED-Scheinwerfer sieht nicht nur futuristisch aus, er sorgt auch für deutlich besseres Licht bei Dunkelheit.

Der neue Kumpan 54i:gnite, der gerade von den Produktionsbändern in Remagen läuft, gehört auf jeden Fall zu den Topmodellen bei den E-Rollern. Die Kinderkrankheiten vergangener Modelle scheinen inzwischen ausgeräumt, und die Verarbeitungsqualität kann sich ebenfalls sehen lassen. Das hat allerdings seinen Preis, dass sogar eine Vespa Elettrica 70 günstig erscheint.

Norbert Meiszius

Für kleine FahrerInnen ist der Ignite recht hoch geraten. Im Handschuhfach verbergen sich ein USB-Anschluss sowie der praktische Not-Schlüssel zum Öffnen der Sitzbank. An die Stelle des Tankverschlusses ist ein Becherhalter gerückt.