

Heavy-duty-Bolide

Seine martialische Optik verdankt das Trefecta der Tatsache, dass es einst für das Militär entwickelt wurde. Der wuchtige Rumpf ähnelt eher einem Motorrad – was es mit seiner Leistung auch eher ist.

Die Schweiz hat bekanntlich einige E-Pioniere hervorgebracht. Dass aber auch der Schöpfer des weltweit extravagantesten Elektrorades aus der Schweiz kommt, ist hier fast unbekannt. Gut, Haiko Visser ist zwar Niederländer, lebt aber schon seit über 25 Jahren in der Innerschweiz.

Dank seiner früheren Kontakte konnte er 2009 ein Team von rund zehn Leuten zusammenrommeln, darunter Industriedesigner, Auto- und Flugzeugingenieure. Er mietete eine Werkstatt in Baar und gründete 2013 die E-Mobility Concepts GmbH. Ziel war, das Zusammenspiel von Technologie und Mobilität weiterzuentwickeln – und letztlich eine neue Pedelec-Kategorie zu schaffen.

Bald stießen zum firmeninternen Team rund 40 externe Leute hinzu. Schlüsselpositionen inne hatten der Berliner Fahrraddesigner Norbert Haller und ehemalige Entwicklungsspezialisten von Porsche und Fokker. Resultat war ein Exoskelett, die stabilste Rahmenform mit der höchsten Steifigkeit.

Den enormen Aufwand betrieb Visser mit besonderem Fokus: Durch seine langjährige Verkaufserfahrung bei Wehrtechnikunternehmen in Deutschland und der Schweiz (Buck, Mowag) wusste er nämlich, dass sich ein Markt für Heavy-Duty-Boliden aufatmet: Armeen, Polizeikorps und Nationalparks.

Schon mit dem ersten Prototypen wurde er beim Nato-Beschaffer vorstellig. Da er aber wusste, wie lange militärische Evalu-

tionen dauern können, wählte er für die zivile Premiere seines Wunder-Bikes Trefecta 2014 eine prominente Bühne – den Formel-1-Grand-Prix von Monaco.

Was Scheichs recht ist, ist Armeen billig

Klar, mit dem damaligen Preis von 25.000 Euro war dies die prädestinierte Location. Bei einigen der größten Yachteigner fand die Dreammachine mindestens Eingang als schmuckes Accessoires. Außerdem gingen einige Exemplare an Scheichs in Nahost, welche sich mit einem Trefecta gewiss exklusiver präsentieren konnten als mit einem Ferrari.



Gründer Haiko Visser mit dem Modell Bespoke URB auf dem Zugerberg über dem Firmensitz in Zug.

Der 4.000-Watt-Motor erreicht ungedrosselt 70 Stundenkilometer; erzielt wird diese Performance im Zusammenspiel mit einer Rohloff-Schaltung und einer Motorautomatik von Smesh Gear. Per Gashebel kann man auch auf die Pedalkraft verzichten.

In der EU ist diese offene Klasse nur in der Kategorie L7E oder als Motorrad einlösbar (mit zusätzlichen Blink- und Rücklichtern). Immerhin wird ebenfalls eine abgeregelte S-Pedelec-Variante angeboten.

Da beim Preis eines Mittelklassewagens die Klientel ziemlich limitiert ist, legte Visser mit dem Modell RDR vor drei Jahren eine abgespeckte Variante mit mehr konfektionierten Teilen zu einem Preis von 9.990 Euro auf. Doch dann tat sich ein unerwartetes Problem auf: Bei der anhaltend gestörten Lieferkette hatte er große Schwierigkeiten, Komponenten für seine Kleinstauflagen zu bekommen.

So konzentriert er sich derzeit wieder auf die Urserien Bespoke (Modelle DRT und URB) und Professional, deren Spezialteile (90 Prozent!) problemlos lieferbar sind. Zum Beispiel das Fahrwerk von German Answer, der Motor von Sonceboz im Schweizer Jura, die Akkus von Smart Battery System (mit garantiertem Lifecycle von 100.000 Kilometern und einem ganz raren Zertifikat für Lufttransport) und die Räder von Bike Ahead Composites.

Aktuell beginne der Preis bei 23.000 Euro, doch mit dem meistens gewünschten Customizing komme schnell die doppelte Summe zusammen, verrät Visser.

»Leichtgewicht« unter Heavy Electros

Der Ukraine-Krieg hat die Nachfrage nach Armee-Stromrädern stark befeuert, denn sie können als geräuscharme und emissionsfreie Fahrzeuge gut für Grenzkontrollen oder auch zum leichten taktischen Einsatz verwendet werden. Die ukrainische Armee nutzt ihre landeseigenen Modelle Delfast und Eleek gar für den Einsatz von leichten Panzerabwehrwaffen.

Trefecta spielt aber qualitativ in einer ganz anderen Liga, zum Beispiel mit Aluhochdruckguss statt Stahlblechen. Dass Aluminium dem moderneren und leichteren Karbon vorgezogen wird, erklärt Visser mit der Dauerhaftigkeit: »In einem Aluchassis mag es mal eine Delle geben – Karbon zersplittert.« Das Eigengewicht von gut 40 Kilo eröffnet Chancen: Es wiegt bis zur Hälfte weniger als Mitbewerber (etwa Stealth) und



Mächtiger Akku im wuchtigen »Tank«.

sogar nur ein Drittel bis ein Viertel von E-Motorrädern. So kann es über Hindernisse gehievt werden.

Haiko Visser ist derzeit mit einer Hand voll Armeen im Gespräch und sehr optimistisch, dass er in naher Zukunft manchen Abschluss tätigen können – womit er die bisher überschaubare Stückzahl von einigen Hundert Stück vervielfachen könnte.

Gegenwärtig werden die Trefectas bei VDL in einem alten Philips-Werk in Eindhoven montiert. In den Niederlanden sitzt auch Gerben Klein Baltink, CEO der Trefecta B. V. in Hillegom.

www.trefectamobility.com

Text: Peter Hummel
Fotos: ph/Trefecta



Standesgemäßer Launch in Monaco.