

# Mit Entspannung zum Kunden

Zweiräder sind bei Pflegediensten keine Seltenheit mehr. Mit der BMW CE 02 kommt jetzt etwas Besonderes – leise, robust und mit Spaßgarantie als Elektro-50er und E-125er.



Fotos: BMW-Motorrad (1) | Michael Blumenstein

Normal gewachsene Menschen können auf der BMW CE 02 sogar zu zweit fahren – alleine klappt es bei Ü-190 auch perfekt.

**Mopedfahren kann entspannen** – auch im und während des Jobs. Wer oft kurze Strecken innerstädtisch bewältigen muss, ist von der Parkplatzsucherei mit dem Auto oft genervt. Das kennen nicht nur Paket-Fahrer, Essens-Lieferanten und Mitarbeiter im mobilen Pflegedienst-Einsatz.

Letztere haben oft eine überschaubare Ausrüstung dabei. Tablet und Smartphone und eine Tasche oder einen Rucksack mit den benötigten Utensilien. Dennoch fahren die meisten von ihnen mit Autos zu den Kunden. Dass es stressfreier gelingen kann, haben wir in den letzten vier Pflegedienst-Spezials in Autoflotte

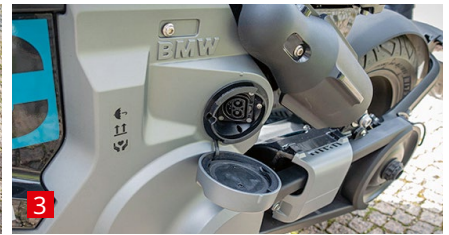
bereits mehrfach gezeigt. Ob mit dem Pedelec (E-Bike) oder dem Elektro-Moped, gerade in der trockneren Jahreszeit ersparen sich Zweiradfahrer viel Stress. Sie sind schneller beim Kunden und finden immer einen Parkplatz vor der Tür und haben oft noch Spaß an der Tour.

## 50er ab 15 Jahre

BMW Motorrad hat nun ein neues Gerät am Start, das zudem den (Design-) Anforderungen der jüngeren Generation recht nahekommt. CE 02 heißt das neue Elektro-Moped, das es als 125er- und 50er-Version gibt. Die

45-km/h-Variante kann ab 15 Jahren mit dem AM-Führerschein gefahren werden – und selbstverständlich mit dem Autoführerschein (Klasse B). Die schwache Version leistet 5 PS und ist für den urbanen Einsatz ausreichend motorisiert.

Optisch unterscheiden sich die Versionen kaum. Die 125er muss mit der B196-Führerschein-Erweiterung, der A1-Klasse oder dem klassischen Motorradführerschein gefahren werden. Maximal 15 PS und 55 Newtonmeter Drehmoment (auch bei der 50er) ermöglichen ein ungewohnt dynamisches Anfahren, landstraßentaugliche 95 km/h sind in der Spitze easy



**1** Simpel und gut: Der Digitaltacho zeigt alles Notwendige an. **2** Das Herausnehmen der zwei Akkus (nur bei der 125er) gelingt zwar recht einfach, richtig langlebig erscheinen die Kunststoffteile jedoch nicht. **3** Gleiches gilt für die Abdeckung der integrierten Lademöglichkeit. Da darf man angesichts der BMW-Preise Besseres erwarten.

machbar und damit sind selbst kurze Etappen auf der Autobahn zwar nicht empfehlenswert, aber legal. Zwei Fahrmodi gibt es standardmäßig, gefahren wird meist der flottere (Surf).

Immerhin soll die stärkere Variante 90 Kilometer Reichweite bieten. Bei unserer Testfahrt in und um Cascais/Portugal und bei milden Temperaturen waren bei durchaus flotter Gangart knapp 70 Kilometer möglich – wer viel in der City unterwegs ist, profitiert stärker von der Rekuperation und könnte der 100-Kilometer-Schwelle nahekommen. Schön ist dabei, dass sich die knapp zwei Meter lange CE 02 trotz der 14-Zoll-Bereifung sehr wenig bewegen lässt und in schnell gefahrenen Kurven stoisch ihre Bahn zieht. Zudem sind aufgrund der Reifenbreite Bahnschienen sicherer zu meistern. Mit 132 Kilogramm Gewicht ist die CE 02 in etwa ein Wasserkasten leichter als der Elektroroller von

Silence und der baugleiche Seat Mó. Wer rangieren muss, kann den Rückwärtsgang via Knopfdruck im linken Lenker-Kontrollbereich einlegen und easy rangieren. Das können die eben genannten Spanier ebenfalls.

Zur Handlichkeit trägt nicht nur der breite Lenker bei, sondern auch die niedrige Sitzhöhe von 750 Millimetern, was in Roller-Kreisen jedoch Usus ist. Die Sitzbank ist zwar spartanisch dünn, aber durchaus komfortabel, wie auch das Fahrwerk mit Upside-down-Gabel und verstellbarem Federbein hinten. Zwei Personen – die nicht zu groß gewachsen sind – finden Platz, für eine Person ist es perfekt. Der Doppelschleifenrahmen aus Stahlrohr vermittelt einen robusten Eindruck, viel Plastik (beispielsweise der Deckel für den integrierten Ladeanschluss) am Fahrzeug vermittelt dies nicht unbedingt.

### Immer mit ABS

Die Kraftübertragung zwischen Elektromotor und Asphalt gelingt via Zahnriemen – eine saubere Sache. Die Vorderrad-Bremse kann ABS-geregelt verzögern, keine Selbstverständlichkeit in der 125er-Elektro-Welt.

Wer nach einer gewissen Zeit nachladen muss, hat die Möglichkeit, das direkt am Fahrzeug zu tun, sofern eine Steckdose in Reichweite ist. Zudem sind die zwei Akkus mit je 1,96 kWh (50er hat nur einen) herausnehmbar. Das gelingt zwar recht einfach, so wirklich robust erscheint das System jedoch nicht. Serienmäßig ist ein externes Ladegerät mit einer Ladeleistung von 0,9 kW dabei. Noch schneller – knapp drei Stunden – geht es mit dem

Schnellladegerät mit 1,5 kW Ladeleistung, das in der Sonderausstattung Highline für 760 Euro netto (nur 125er) enthalten ist. Die 45-km/h-Version lädt zwar kürzer, aber nur, weil eben lediglich ein Akku unter dem Sitz angebracht ist und man daher nach nicht einmal 50 Kilometern wieder ans Ladegerät muss – das ist etwas (zu) mager.

### Minimal-Tacho, Maximal-Info

Im Cockpit informiert ein recht simpel gestaltetes, aber astrein ablesbares TFT-Display über Tempo, Akkustand in Prozent und Restreichweite in Kilometer. Eine Griffheizung (277 Euro netto) gibt es bei dieser BMW übrigens auch. Zudem können via USB-C-Ladebuchse Smartphones und Tablet geladen werden und via Bluetooth und App werden viele Infos an den Nutzer weitergegeben (im erwähnten Highline-Paket).

Als Zubehör bietet BMW spezielle Packtaschen (253 Euro netto) und eine „Gepäckrolle“ an – falls doch mal mehr Mitbringsel zum Kunden nötig sein sollten.

### BMW-Preise

Bei den Preisen ist BMW bekannt schmerzfrei. Für den in Indien produzierten 50er-Roller werden mindestens 6.300 Euro (netto) fällig und 840 Euro mehr kostet die 125er-Variante. Dafür bekommt man – ebenfalls bei BMW – bereits den C 400 X (Roller) oder die G 310 mit jeweils 34-Verbrenner-PS (Klasse A/A2) oder die schöne Vespa Elettrica – die hat Stil. *mb*



BMW Motorrad setzt beim Design der E-Versionen auf Ausgefallenes.