

SUPER SOCO CPX

Der CPX zieht auch in schnellen Kurven sauber seine Bahn, was unter anderem aufs Konto des großen 16-zölligen und spurtreuen Vorderrades geht



ELEKTROMEISTER

Ein neuer Stern am Himmel der elektrischen „125er“-Scooter

Text & Fotos: REINHOLD WAGNER

Letztes Jahr fuhren wir den 45 km/h schnellen Super Soco CUx (SCOOTER & Sport 5/19) und wußten bereits, da kommt noch was nach. Jetzt ist er da, der doppelt so flotte CPX, dessen Ansatz ein völlig anderer ist als beim leichten schmalen „Fuffi“.

Es handelt sich nämlich um einen ausgewachsenen Scooter für Pendler, die Stadt und das Umland und ja, sogar für kurze Touren am Wochenende. 90 km/h Top-speed eröffnen neue Möglichkeiten. Zugelassen ist der CPX als L3e, vollstümlich bekannt unter dem Begriff Leichtkraftroller. Dank des prüfungsfrei zu erlangenden Zusatzes B196 im Autoschein eine derzeit boomende Klasse.

Preis: günstiger als gedacht

Allzu viele elektrische L3e-Offerten gibt's nicht. Einige, auch die Vespa, erreichen nur dröge 70 km/h und präsentieren sich damit mehr als entkorkter Fuffi. Der sündteure BMW beschleunigt wie die Angst und rennt hundertzwanzig, kostet aber weltfremde fünfzehntausend Euro. Im Internet tummeln sich ein paar Gurken ohne Stammbaum made in China, deren Herkunft ebenso fraglich ist wie ihre Anbieter.

Vor diesem Hintergrund präsentiert sich der CPX als goldener Schnitt, schließlich steckt hinter Super Soco mit Vmoto eine Marke, die sich seit rund fünfzehn Jahren dem Thema Elektroscooter widmet.

Im schnelllebigen Segment der E-Mobilität ein unglaublich langer Zeitraum.

Für 5.499 € liegt der CPX im soliden Mittelfeld, zum Zeitraum der Markteinführung gelten für Frühbesteller sogar nur 4.999 €. Wie immer bei E-Fahrzeugen machen übrigens die Akkus einen guten Teil des Preises aus, wir schätzen mal etwa die Hälfte.

Reichweite: überraschend gut

Die beiden herausnehmbaren Stromspeicher wiegen je 18 kg und bunkern insgesamt 5,4 kWh. Völlig leergegudelt benötigen sie rund dreieinhalb Stunden für die volle Ladung. Der Hersteller verspricht 140 km Reichweite bei konstant 40 km/h. Ein reiner Laborwert mit praxisfremdem Tempo, das berechnen wir lieber selbst.

Gesetzt den Fall, der CPX hechelt im Sport-Modus (6 kW) unter Dauervollgas einen endlosen steilen Alpenpaß hinauf, dann genügt der Strom für 90 km. Diesen Extremfall freilich gibt's nicht, deshalb hält die Energie viel länger, die Reichweite präsentiert sich immer dreistellig, also 100 km und mehr. Damit läßt sich planen, das ist ein Wort. Die Herstellerangabe von 140 km erscheint eher konservativ angesetzt.

Fahrwerk & Karosse: ausgewachsen

Viele E-Scooter aus Fernost wirken wie Kinderroller für Leute unter 1,70 m, z.B. Niu. Die Bilder mit der 1,78 m großen Fotofahrerin in diesem Test indes zeigen, daß auf dem Super Soco CPX auch große Menschen entspannt sitzen. Das liegt nicht zuletzt am tiefen Trittbrett, das Auf- und Absteigen zur Wohltat macht. ➤



LED erstrahlen rundum, im markanten Scheinwerfer ebenso wie in den Blinkern und am Heck



Das gut ablesbar gestaltete Cockpit bietet zeitgenössischen Displaykomfort plus die Anbindung an eine App im Smartphone



SUPER SOCO CPX

Kräftiges Mono-Federbein, prima Komfort



Die Zangen haben den CPX im Griff



R-Taste (Pfeil) für Rückwärtsfahrt am rechten Lenkstock



Funkfernbedienung und beleuchtetes Zündschloss



Vergleichsweise kleiner und leichter Radnabenmotor



In den beiden Akkus stecken insgesamt 5,4 kWh Energie

Sogar Beifahrer fühlen sich angesichts der soliden Klapprasten und einem großen Sitzpolster willkommen.

Das eigentliche Signal eines erwachsenen Fahrzeugs kommt aber vom Windschild. Es hält Wind und Wetter wirkungsvoll ab und beweist einmal mehr, daß eine schmale hohe Bauweise hier mehr bringt als bloße Breite. Außerdem ist es optisch einwandfrei und verzerrt nicht.

Bei der Federung regiert der Komfort, und zwar auch hinten. Bei Radnabenmotoren keine Selbstverständlichkeit, aber der im CPX wiegt offensichtlich wenig genug und stört deshalb kaum, Stichwort ungefederte Massen. Die beiden Scheibenbremsen agieren kombiniert, es genügt der Zug am linken Hebel. Ihre

Wirkung ist stets angemessen, aber niemals sportlich aggressiv.

Am besten gefallen hat der Fotografiererin, und nicht nur ihr, aber die beruhigende Balance und Straßenlage des CPX. Aufsitzen und sofort Vertrauen spüren, lautete ihr Kommentar.

Gesamtpaket: solide alltagstauglich

Selbstverständlich darf in einem E-Scooter heute die Connectivity nicht fehlen. Super Soco erlaubt über eine App den Zugriff auf diverse Fahrzeugdaten, von denen der aktuelle Batteriestand wohl die wichtigste Größe darstellt. Wer nachts im Bett aufschreckt und sich nach seinem Akku fragt, guckt einfach kurz aufs Smartphone und kann beruhigt weiterdösen.

Unterwegs genügt ein Blick ins digitale Cockpit, das zu den gelungensten seiner Art gehört und sämtliche Informationen grafisch oder in Ziffern prima darstellt. Da können selbst Premiummarken aus Japan und Europa noch was lernen.

Die Verarbeitung paßt auch, besonders die schlagzähnen Kunststoffteile repräsentieren Spitzenniveau. Und was würden wir ändern am Super Soco CPX? Hm, der außer einem Handschuhfach nicht vorhandene Stauraum ruft nach einem Topcase, zumal der dazu nötige Gepäckträger ab Werk dabei ist. Und die Serienreifen namens Cordial fänden beim ersten Wechsel Ersatz in Form von Markenware.

Fazit: Unter den wenigen elektrischen Leichtkraftrollern eindeutig die rundeste Offerte am Markt.

Super Soco CPX

Dank des 125er-Führerscheins B196 für Autofahrer/innen boomen die Leichtkraftroller. Da kommt der CPX gerade recht und ist im Vergleich von Kosten/Nutzen/Können der attraktivste E-Scooter seiner Klasse



Ergonomie,
Motorleistung,
Wetterschutz,
Gewicht, Handling,
Cockpit



Serienreifen,
Stauraum

**Technische Daten: SUPER SOCO CPX**

Motor: Bürstenloser permanenterregter Radnabenmotor, drei Fahrstufen (eco, normal, sport), Rückwärtsgangfunktion

Leistung: 4,0 kW/5,44 PS, max. 171 Nm

Kraftübertragung: Direktantrieb (Radnabenmotor)

Fahrwerk: Geschweißter Stahlrohrrahmen. Telegabel vorn, Federweg 110 mm. Stahlschwinge hinten, 1 Einzelfederbein, 5-fach einstellbar, Federweg 70 mm. CBS-Kombibremse, Scheibenbremse vorn, ø 240 mm, Zweikolbenzange. Scheibenbremse hinten, ø 180 mm, Einkolbenzange. Alufelgen, Reifen 100/80-16 vorn, 110/80-14 hinten

Maße/Gewichte: Sitzhöhe 760 mm, Trittbretthöhe 270 mm, Radstand 1.365 mm, Gewicht 125 kg (inkl. 2 Akkus à 18 kg), Radlastverteilung v/h 50/50%, Zuladung 175 kg, Zwei Lithium-Ionen-Akku mit je 2,7 kWh (60 V, 45 Ah)

Ausstattung: LED-Licht, 2 Rückspiegel, Seitenständer, Staufach, USB-Bordsteckdose, elektr. Wegfahrsperrung und Keyless-Go Funkschlüssel. Cockpit mit Tacho, Uhr, Akkustandsanzeige, Tageskilometerzähler, Multidisplay, Bluetooth-Connectivity

Service: alle 4.000 km

Preis: 5.499 € (zzgl. 99 € Nebenkosten)

Die App zum Scooter
von Super Soco

