# Radfahren.de

## 228 Seiten – der große E-Bike-Kaufberater

ALLE RÄDER GETESTET UND BEWERTET

# Die 179 besten E-Bikes für 2024

## Alle Grundlagen für Ihre Kaufentscheidung

In Kooperation mit

Elektro Rad

Rad fahren

SWISS PREMIUM E-BIKES

FLYER

# THE MISSION FOR A BETTER SHIFT

## DISCOVER THE FLYER GOROC TR:X

flyer-bikes.com/goroctrx

FOTO: KTM

# Jetzt zuschlagen – mit Bedacht!

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Sie merken es sicher selbst: In fast jedem Fahrradladen überschlagen sich die Angebote. Eine wahre Rabattschlacht ist entbrannt. Nachlässe von bis zu 50 Prozent sind tatsächlich keine Seltenheit. Also ab in den Radladen und sofort zuschlagen?

So einfach sollten Sie es sich nicht machen. Es sei denn, Sie haben schon viel Erfahrung beim Radkauf und wissen ganz genau, was Sie wollen. Die Rahmengröße ist dabei nur ein Aspekt, den Sie genau betrachten sollten. Genauso wichtig: Passt das Rad zu Ihren Fahrgewohnheiten?

Nicht umsonst boomt vor allem das E-Mountainbike. Die grobstolligen, breiten Reifen und die bullige Optik machen ganz schön was her. Eine Vollfederung verspricht zudem viel Fahrkomfort. Und natürlich drückt ein E-Fully auch einen gewissen Lifestyle aus. Wenn Sie aber vor allem den Alltag mit dem Rad bestreiten wollen, sollte dann womöglich doch etwas anderes die Kaufentscheidung beeinflussen als allein die klasse Optik.

Das geht schon bei Kleinigkeiten los: Ein E-MTB hat sehr oft einen extrabreiten Lenker. Das können durchaus schonmal 80 Zentimeter sein. Ein breiter Lenker bringt Fahrkontrolle auch in wilden Bergabpassagen. Wenn Sie sich damit aber durch den unübersichtlichen Stadtverkehr schlängeln oder das Rad im engen Fahrradkeller abstellen wollen, kann es schnell eng werden.

Ohne Gepäckträger sind Sie zudem immer auf einen Rucksack oder spezielle Rahmentaschen angewiesen. Ein Gepäckträger ist da deutlich praktischer. Weniger grobe Trekking- oder Cityreifen rollen leiser und vibrationsärmer. Auch diese Vorteile zahlen sich auf Dauer aus, wenn Sie ohnehin vor allem auf Asphalt unterwegs sind.

Das sind nur einige wenige Beispiele, die Ihnen zeigen: Es ist durchaus sinnvoll, die hier versammelten 179 Testräder genau anzusehen. Übrigens natürlich auch dann, wenn Sie sich für ein E-Mountainbike interessieren. Denn auch die haben wir im Angebot.

Viel Spaß beim Blättern, Lesen und Vergleichen!

Stephan Kümmel, Redaktionsleitung

IN DIESEM HEFT

# Inhalt

## KAUFBERATER 2024


6 **Testeinführung**
So testen wir für Sie

12 **Übersicht**
Alle Ergebnisse auf einen Blick


## TOUR / TREKKING


16 **Für unterwegs**
79 Touren- und Trekkingräder im Test

18 **Die Klassiker**
39 Tourenräder

58 **Fürs Grobe**
32 SUV-Bikes

90 **Reisetauglich**
Vier E-Reiseräder

94 **Komfortabel**
Vier E-Liegeräder

FOTO: GIDEON HEEDE


6 **DER RADFAHREN.DE KAUFBERATER**
179 Räder aller Kategorien im Test

FOTO: HP VELOTECHNIK


16 **FÜR UNTERWEGS**
79 Touren- und Trekkingräder im Test

**TITEL**
Jörg Gleichmar

FOTO: GIDEON HEEDE

102 **FÜR DEN ALLTAG**
61 Alltagsräder im Test

FOTO: GIDEON HEEDE

172 **FÜRS GROSSE GEPÄCK**
13 Cargobikes im Test

FOTO: GIDEON HEEDE

192 **ECHTE SPASSMASCHINEN**
26 sportliche E-Bikes im Test

## CITY / URBAN / CARGO


102 **Für den Alltag**
61 Alltagsräder im Test

104 **Klassiker für die Stadt**
18 City-Räder

122 **Mit Stil und Nutzwert**
18 Urban-Bikes

140 **Klapp‘s ein**
Sieben Falträder

148 **Klein, aber oho!**
Sieben Kompakträder

156 **Ein echter Helfer**
Ein Sesselrad

158 **Gib Gummi**
Zehn S-Pedelecs

172 **Fürs große Gepäck**
13 Transporträder für Gepäck und Familie


## SPORT / FITNESS


192 **Echte Spaßmaschinen**
26 sportliche E-Bikes im Test

194 **Für Feld, Wald und Wiese**
Vier MTB-Hardtails

198 **Ab ins Grobe**
18 MTB-Fullsuspension

216 **Rauf auf den Schotter**
Drei E-Gravelbikes

220 **Heiß auf Asphalt**
Ein E-Rennrad


## SERVICE


3 **Editorial**
Das ist der Radfahren.de Kaufberater

98 **Top-10**
Tipps für mehr Reichweite auf dem E-Bike

168 **Top-10**
Tipps für das Radfahren bei plötzlichem Regen

188 **Top-10**
Tipps zum Bikepacking – Radreise mal anders

222 **Top-10**
Zehn herausragende Fahrradrekorde

226 **Impressum**

*Der große Radfahren.de Kaufberater*

# 179 E-Bikes aller Kategorien im Test

Das E-Bike überschlägt sich geradezu in Innovationen. Neue Motoren, bessere Bremsen, edlere Materialien. Das spiegelt sich auch im Preis wider. Und doch herrscht zurzeit eine regelrechte Rabattschlacht. Da hilft unser Kaufberater, den Überblick zu behalten.

FOTO: DIAMANT

FOTO: TOBIAS JOCHIMS

**Wir testen im Winter. Schlecht für uns, gut für Sie!**

Eis und Schnee, Regen, Wind und Dunkelheit: Unsere Tester sind im Winter unterwegs, um für Sie pünktlich zum Saisonstart den großen Radfahren.de Kaufberater vorlegen zu können. Klar, es ist ein Jammern auf hohem Niveau, immer als einer der ersten mit den neuesten E-Bikes unterwegs zu sein. Uns geht es aber nicht um unkomfortable Bedingungen beim Fahrradfahren. Sondern vielmehr darum: Wenn wir unsere Testräder ausfahren, dann unter mitunter extremen Bedingungen. Das kommt Ihnen zugute. Denn wenn ein SUV- oder ein City-Bike Schnee, Eis, Streusalz und Matsch schadlos überstehen, wir uns dank der verbauten Lichtanlagen auch in der Dunkelheit auf Landstraßen relativ sicher fühlen, dann hält ein so getestetes Rad sicher auch im übrigen Jahr zuverlässig durch. Kurz: Unsere mindestens 20 Kilometer langen Testfahrten bringen die Testräder an ihre Grenzen. Schaffen wir es nicht, diese Grenzen zu überschreiten, ist das Rad bestens gerüstet für Ihren Fahrradalltag zuhause, auf Touren, Reise oder bei den alltäglichen Fahrten zur Arbeit, für die Familie oder in der Freizeit.

## Achten Sie auf Angebote

Aktuell ist der Fahrradmarkt für Endkunden sehr freundlich. Hersteller überbieten sich geradezu mit Rabatten. Die Lager sind voll, gleichzeitig ist nach der langen Zeit enormer Inflationsraten die Kaufzurückhaltung bei teuren Anschaffungen weiterhin deutlich spürbar. Der Kauf eines E-Bikes mit Preisen um die 4500 Euro – so in etwa der Durchschnittspreis aller Testräder in diesem Heft – zählt in diese Kategorie. Darum finden Sie in dieser Ausgabe auch deutlich mehr Vorjahres-Räder als in den vergangenen Ausgaben unseres Großen Radfahren.de Kaufberaters. Denn die Verfügbarkeit ist weiterhin hoch. Vergessen Sie dabei nicht: Die angegebenen Preise sind Herstellerangaben. Die allermeisten Räder gibt es aktuell deutlich günstiger.

Darum empfehlen wir, die Augen aufzuhalten. Fragen Sie beim Händler Ihres Vertrauens durchaus aktiv nach Preisnachlässen. Nachdem in den vergangenen zwei, drei Jahren E-Bikes zu jedem aufgerufenen Preis verkauft wurden, besteht jetzt deutlicher Spielraum zum Feilschen.

Dieser Bogen darf aber nicht überspannt werden. Eine breite Insolvenzwelle hängt wie ein Damoklesschwert über der gesamten Branche. Einige namhafte Hersteller hat es bereits erwischt. Die Marktlage ist und bleibt angespannt.

## Von Tour bis Genussreise

Nach diesem Blick aufs große Ganze schauen wir nun im Detail auf unser Testfeld. Wir beginnen mit den Tourenrädern. Gleich 39 Trekkingbikes tummeln sich in dieser Kategorie. Dazu kommen 32 so genannte SUVs. Vom Aufbau ähneln sie ihren Namensvettern mit vier Reifen: etwas geländegängiger, etwas bulliger, etwas kräftigerer Motor als normale Trekkingräder zeichnen die Sport-Utility-Bikes aus. Vielseitig sind die Räder allemal. Und dank des E-Motors stört das oft recht

**Noch vor der ersten Ausfahrt schauen wir uns die Testräder in der Werkstatt ganz genau an.**

**Unterwegs dann checken wir auf einer sehr abwechslungsreichen, anspruchsvollen Testrunde alle Bikes.**

FOTOS: GIDEON HEEDE, TOBIAS JOCHIMS

hohe Gewicht kaum – es sei denn, das Rad muss getragen werden. Das Trekking-Feld komplettieren vier Reise- und vier Liegeräder.

## Vielfalt in der Stadt

Deutlich kleinteiliger zeigt sich das City-Testfeld. Das klassische E-Hollandrad wird langsam verdrängt. 18 Citybikes sind es in seinem althergebrachten Aufbau. Dabei verschwimmen die Übergänge von City zu Trekking immer mehr. Aber auch innerhalb der Kategorie ist es nicht mehr ganz leicht, zu erkennen, ob wir ein klassisches Cityrad oder ein moderneres Urbanbike vor der Nase haben. Ebenfalls 18 dieser Räder haben wir im Test. Ihre Ausgestaltung reicht von der ursprünglichen Idee des Urban-Bikes – leicht, schlank, schick – inzwischen bis zu einer Art Großstadt-SUV mit breiten Reifen und tiefem Einstieg. Dazu kommen Kompakt- und Falträder sowie S-Pedelecs. Erstmals im Kaufberater: Ein Sesselrad, das vor allem mobilitätseingeschränkte Menschen anspricht – aber beileibe nicht nur!

## Cargobikes

In diesem Jahr haben wir die Cargobikes wieder in eine eigene Kategorie gepackt. 13 Transporträder sind es insgesamt im Test. Unterkategorien haben wir hier nicht gebildet, auch wenn es möglich gewesen wäre. Denn wir stellen ganz unterschiedliche Lastenräder vor. Da sind zuerst einmal Long Johns mit der Box vorn. Mitfahrer und Gepäck befinden sich im Blickfeld des Fahrers. Dann gibt es Longtails mit einem extra langen und stabilen Gepäckträger. Sie fahren sich am ehesten wie klassische Fahrräder. Auch hier können oft Kinder und Erwachsene Platz nehmen. In Trikes schließlich gibt es entweder vorn oder hinten eine Ladefläche über den zweispurig angebrachten Reifen. Umkippen ist so kaum möglich. Immer mehr Hersteller dieser Klasse setzen auf Neigetechnik. So ergibt sich ein fast natürliches Fahrrad-Fahrgefühl.

***„Es lohnt sich, in dieser Saison auf Angebote zu achten oder beim Händler selbst aktiv nach Preisnachlässen zu fragen. Da könnte aktuell was gehen!“***

**Stephan Kümmel, Redaktionsleitung**

## Sport heißt meistens offroad

Bei den Sporträdern teilt sich das Testfeld ganz klassisch auf: Wir präsentieren vier Mountainbike-Hardtails, stolze 18 vollgefederte Mountainbikes, vier Gravelbikes und zwei E-Rennräder. Schon die Zahl der Testräder zeigt, dass der Fokus bei sportlichen E-Bikes weiterhin klar bei den Offroadern liegt.

## Die Bewertung

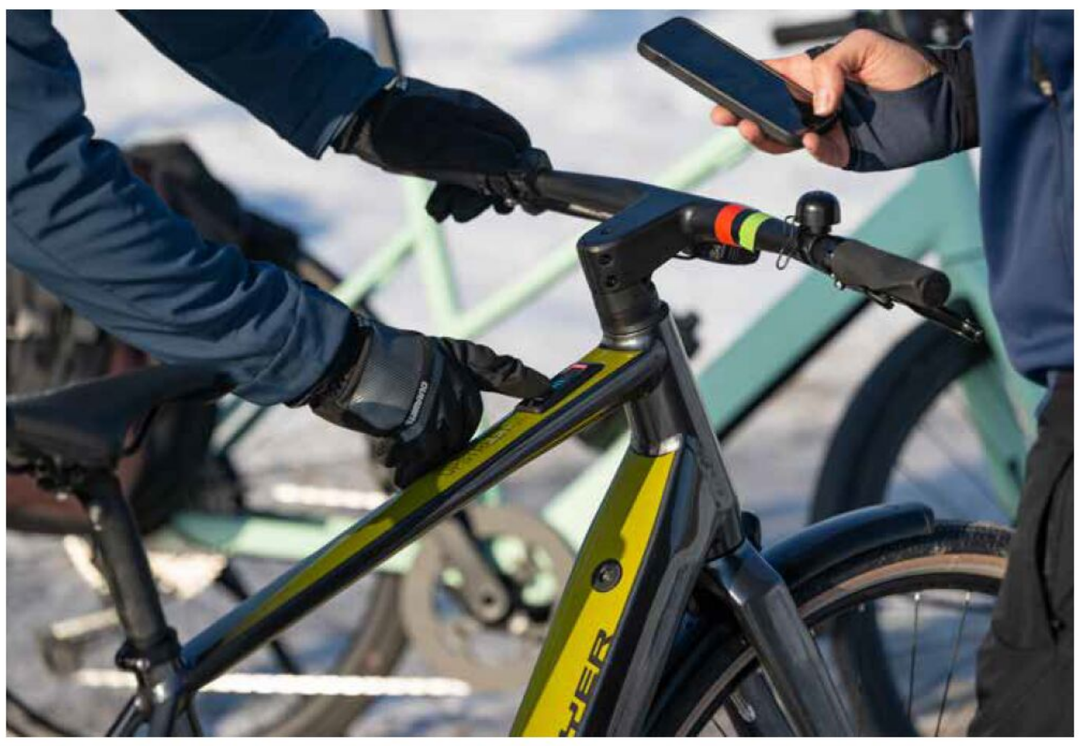
Nun kommen wir zu unserem Bewertungsschema: Die Bikes teilen sich in vier Hauptkategorien Tour/Trekking, City/Urban, Cargo und Sport auf. Darin gibt es jeweils Untergruppen, die die Räder näher definieren – außer in der Cargo-Gattung. Sie alle teilen sich zudem in drei Preisklassen auf: Bis 3000 Euro sehen wir die Budget-Klasse für den etwas kleineren Geldbeutel, bis 5000 Euro liegt die Mittelklasse, darüber kommt Premium.

Auf unsere Bewertungen kommen wir durch intensive Praxistests und ganz viel Erfahrung. So fährt jedes Rad mindestens 20 Kilometer auf einem fordernden Test-Parcours. Der unterscheidet sich von Kategorie zu Kategorie. Jedes Rad testen wir in der dafür vorgesehenen Umgebung. Dabei bremsen wir härter, fahren Bordsteine ruppiger und reißen abrupter am Lenker, als Sie es im Alltag eigentlich tun. So testen wir die Grenzbereiche aus, um trotz vergleichsweise wenig Strecke einen optimalen Eindruck von den Fahrleistungen eines jeden Rads zu bekommen. Und natürlich gehört bei Stadt- und Tourenrädern auch mal ein unbefestigter Weg zur Testrunde, bei den Mountainbikes auch kurze Asphaltstücke.

Diese Eindrücke fließen in unser mehr als 80 Parameter umfassendes Testschema ein. Sie teilen sich wiederum auf in die sechs Unterkategorien Ausstattung, Antriebssystem, Fahreigenschaften, Komfort, Sicherheit und Nutzungstauglichkeit. Dazu bewerten wir auch den Wartungsaufwand. Diese sieben Kategorien fließen unterschiedlich stark in das Gesamtergebnis ein. Am Ende steht eine Gesamtnote zwischen 1,0 und 6,0. Ab Note 1,6 heißt die Wortnote „sehr gut“. Neben der Notenbewertung ist es wichtig, die Texte in den Testbriefen genau zu studieren. Denn darin gehen wir näher auf den bestmöglichen Einsatzzweck eines jeden Bikes ein.

Auf den nächsten Seiten finden Sie ein Muster, wie Sie die Testbriefe am besten lesen, außerdem die Gesamtübersicht mit allen 179 von uns getesteten Bikes.

STEPHAN KÜMMEL



**Immer wieder halten wir an, besprechen die Räder und machen uns Notizen.**

**Natürlich gehören auch Nachtfahrten zum Testprozess dazu. Schließlich muss auch das Licht bewertet werden.**

FOTOS: GIDEON HEEDE, TOBIAS JOCHIMS

*Der große E-Bike-Kaufberater 2024*

# So haben wir getestet

179 E-Bikes aller Gattungen – vom Cityrad bis zum Gravelbike, vom Lastenrad bis zum Mountainbike-Fully – haben wir für unseren großen Radfahren.de E-Bike-Kaufberater 2024 getestet. So lesen Sie die für Sie wichtigsten Informationen aus unseren Testbriefen heraus:

**Die wichtigsten Kennwerte auf einen Blick: Neben der Wortnote finden Sie die Zahlnote eines jeden Testbikes (12). Die Einzelergebnisse der sieben Testkategorien finden Sie schematisch dargestellt in einer Fünf-Punkte-Skala (10).**

1 Vier übersichtliche Kategorien als Gliederung für unsere Leser:

TOUR/TREKKING
Zweiräder für kleine und große Touren. Außerdem: zwei Tourentrikes.

CITY/URBAN
Pedelecs für die Stadt, zum Pendeln oder einfach puristisch lässig

CARGO/FAMILIE
Lasten- und Kindertransporter als möglicher Auto-Ersatz

SPORT/PERFORMANCE
Sportive Offroad- und Fitness-Bikes

2 Zur gerechten Einschätzung gliedern wir innerhalb der vier Kategorien in **drei Preisgruppen:**

| | |
|---|---|
| Budgeträder | bis 3000,- € |
| Mittel- und Oberklasse | bis 5000,- € |
| Premiumklasse | ab 5000,- € |

Die Bewertung der einzelnen Räder erfolgt immer nur innerhalb der jeweiligen Preisgruppe einer Kategorie und ist auf den Preispunkt bezogen. So kann die Note etwa eines Budgetrades nicht mit der Benotung eines Premiumrades in Bezug gesetzt werden.

3 **Klassische Radtypen** teilen wir innerhalb der Preis- und der Kategoriegruppen ein.

Der Ablauf des Testprozesses lässt sich leicht anhand des Testbriefs nachvollziehen.

4 **Einstieg ins Thema.** Erster Prozess: Noch vor der ersten Ausfahrt begut-

achten und fotografieren wir die Testräder im Detail. Im Testbrief stellen wir die Rad-Marke und den Einsatz-Charakter des Rades vor.

5 Erklärung der **Besonderheiten** wie Ausstattung, Verarbeitungs- und Montagequalität des Rades.

6 Im anschließenden Praxistest ermitteln wir für jedes Rad einen **Fahreindruck**:

- Fahreigenschaften von Rad und Antrieb: z. B. Agilität und Unterstützungslevel
- Nutzungstauglichkeit: je nach Kategorie z. B. Klettertauglichkeit, Bedienfreundlichkeit, Alltagswert
- Komfort: z. B. Sitzposition, Ergonomie der Kontaktpunkte
- Sicherheit: z. B. Bremsleistung, Rahmen und Gabelsteifigkeit

7 Aussagekräftiges **Fazit:** Zusammenfassendes Urteil auf einen Blick.

8 Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers.

9 Auszug aus der **Spezifikationsliste** mit den wichtigsten Ausstattungskomponenten. Die **Reichweitenangabe** bezieht sich auf grobe Erfahrungswerte in der mittleren Unterstützungsstufe. Ausnahmen: Werte nach dem Reichweitenstandard R200.

10 Übersichtliche **Einzelbewertungen:** Die Zusammenfassung der wesentlichen Prüfkriterien basiert auf unserem ElektroRad-Prüfschema mit jeweils mehr als 80 Positionen je Radkategorie, gegliedert in sieben Kriterien: Ausstattung, Antriebssystem, Fahreigenschaften, Komfort, Sicherheit, Nutzungstauglichkeit, Wartungsaufwand.

11 **Charakter** des Rades als Hilfestellung für den Leser:
„Ist das Rad für mich geeignet?“

12 Klares **Endergebnis**: Die Punktzahl wird nach dem deutschen Schulnotensystem dargestellt:
Noten 1,0 bis 1,6 = Sehr gut,
Noten 1,7 bis 2,5 = Gut,
Noten 2,6 bis 3,5 = Befriedigend usw.
Für eine noch bessere Vergleichbarkeit der Testräder untereinander finden Sie neben der Wortnote auch die Zahlnote mit Nachkommastelle. Die beste erreichbare Zensur ist die 1,0.

13 Am Ende des Tests bestimmen wir den **Preis/Leistungsindex** in der abschließenden Notenkonferenz. Dieser berücksichtigt Ausstattung, Preis und Wettbewerb.

# Touren für Entdecker und Genießer

Alle Routen mit Streckenbeschreibung, Tipps zu Sehens- und Erlebenswertem, Kartenausschnitt und Fotos.

Alle Titel erhältlich unter: fahrrad-buecher-karten.de

Bestellen Sie direkt im Webshop oder per E-Mail unter bestellung@bva-bikemedia.de
BVA BikeMedia • Niederwall 53 • 33602 Bielefeld • Tel. 0521/59 55 40

*179 E-Räder, vier Kategorien, drei Preisgruppen*

# Alle Ergebnisse auf einen Blick

179 Räder – darunter 72 so genannte Durchläufer aus der Saison 2023 – finden Sie im großen Radfahren.de Kaufberater. Die Bandbreite reicht dabei vom klassischen City-Hollandrad bis hin zur Hightech-Gravel-Maschine. Hier finden Sie alle Ergebnisse in der Übersicht.

## BIS 3000 €

### TOUR/TREKKING

#### TREKKINGRÄDER

| Marke | Modell | Prädikat | Preis | Note | Seite |
|---|---|---|---|---|---|
| Prophete | Entdecker 4.0 | | 1700 € | 1,8 | 18 |
| Deruiz | Mica-G | | 1999 € | 1,9 | 19 |
| Hepha | Trekking 7 Perf. 2023 | Preis/Leistung sehr gut | 2799 € | 1,6 | 20 |
| HoheAcht | Lumo Tereno | Empfehlung sehr gut | 2799 € | 1,6 | 21 |
| Rover | TLM 709 | | 2799 € | 2,6 | 22 |

#### SUV

| Marke | Modell | Prädikat | Preis | Note | Seite |
|---|---|---|---|---|---|
| Deruiz | Quartz SUV | | 1499 € | 2,1 | 58 |
| Tenways | Ago X | Preis/Leistung gut | 2399 € | 1,8 | 59 |

### CITY

#### STADTRAD

| Marke | Modell | Prädikat | Preis | Note | Seite |
|---|---|---|---|---|---|
| Prophete | Genießer 4.0 | Preis/Leistung gut | 1750 € | 1,7 | 104 |

#### URBANBIKES

| Marke | Modell | Prädikat | Preis | Note | Seite |
|---|---|---|---|---|---|
| Tenways | CGO 600 2023 | Preis/Leistung gut | 1599 € | 1,7 | 122 |
| Diamant | 365 Deluxe 2023 | Preis/Leistung sehr gut | 2649 € | 1,5 | 123 |
| BH | Core Cross 2023 | | 2899 € | 1,5 | 124 |
| BESV | JTR 1.1 | Empfehlung sehr gut | 2999 € | 1,5 | 125 |

#### FALTRÄDER

| Marke | Modell | Prädikat | Preis | Note | Seite |
|---|---|---|---|---|---|
| MyVélo | Zürich 2023 | | 1849 € | 1,8 | 140 |
| Exxite | XS 2023 | | 1868 € | 1,8 | 141 |
| MyVélo | Berlin | | 2199 € | 2,8 | 142 |
| MyVélo | Ipanema | | 2990 € | 2,6 | 143 |

### SPORT

#### MTB-HARDTAIL

| Marke | Modell | Prädikat | Preis | Note | Seite |
|---|---|---|---|---|---|
| Prophete | Graveler E-MTB 2023 | | 1599 € | 2,6 | 194 |
| Hepha | Mountain 7 Performance | | 2999 € | 1,8 | 195 |

## BIS 5000 €

### TOUR/TREKKING

#### TREKKINGRÄDER

| Marke | Modell | Prädikat | Preis | Note | Seite |
|---|---|---|---|---|---|
| Hepha | Trekking 7 Ultra | Preis/Leistung sehr gut | 3299 € | 1,6 | 23 |
| Liv | Amiti-E+ 2 2023 | | 3299 € | 1,6 | 24 |
| Specialized | Turbo Vado 4.0 2023 | Preis/Leistung sehr gut | 3500 € | 1,4 | 25 |
| Winora | Yucatan X10 high 2023 | | 3599 € | 1,5 | 26 |
| KTM | Macina Sport SX 10 | Empfehlung sehr gut | 3699 € | 1,6 | 27 |
| Victoria | Tresalo 14 | | 3699 € | 1,5 | 28 |
| Diamant | Mandara 160 2023 | | 3999 € | 1,4 | 29 |
| e:RADDAR | erde.1 | | 3999 € | 1,7 | 30 |
| Husqvarna | Pather 3 | | 3999 € | 1,6 | 31 |
| Trenoli | Tanaro CX Sportivo T | | 3999 € | 1,7 | 32 |
| Diamant | Zing Deluxe 2023 | Empfehlung sehr gut | 4199 € | 1,3 | 33 |
| Diamant | Zing Super Deluxe HCH | | 4299 € | 1,5 | 34 |
| Kalkhoff | Endeavour L Excite | | 4299 € | 1,5 | 35 |
| Koga | Vectro S20 2023 | | 4399 € | 1,4 | 36 |
| Giant | Explore E+ Pro 1 STA | | 4499 € | 1,5 | 37 |
| Maxcycles | In Lite 2 2023 | | 4499 € | 1,4 | 38 |
| Victoria | Manoc 4 | | 4499 € | 1,7 | 39 |
| HoheAcht | Amola Terra | | 4799 € | 1,6 | 40 |
| KTM | Macina Gran 710 2023 | | 4799 € | 1,3 | 41 |
| Gepida | Thoris Voy. XT 11 2023 | | 4999 € | 1,8 | 42 |
| Giant | Explore E+ 0 Pro | | 4999 € | 1,3 | 43 |
| Kalkhoff | Endeavour 5 Adv.+ ABS | Empfehlung sehr gut | 4999 € | 1,6 | 44 |

#### SUV

| Marke | Modell | Prädikat | Preis | Note | Seite |
|---|---|---|---|---|---|
| Bulls | Allground CX | | 3598 € | 1,8 | 60 |
| MyVelo | Makalu | | 3599 € | 1,8 | 61 |
| Gepida | Ruga Pro Tour Deore 12W | Preis/Leistung sehr gut | 3849 € | 1,8 | 62 |
| BESV | TRX Urban 1.1 2023 | Empfehlung sehr gut | 3999 € | 1,5 | 63 |
| Brennabor | A-96e | | 3999 € | 1,5 | 64 |
| Canyon | Pathlite:ON 7 ST 2023 | | 4199 € | 1,5 | 65 |
| MyVélo | Himalaya EQP 2023 | | 4289 € | 1,6 | 66 |
| MyVélo | Palermo EQP 2023 | | 4289 € | 1,6 | 67 |
| Giant | Stance E+ EX | Empfehlung sehr gut | 4299 € | 1,6 | 68 |
| Scott | Axis eRide 10 2023 | Empfehlung sehr gut | 4699 € | 1,3 | 69 |
| Victoria | Avyon 5 | | 4899 € | 1,4 | 70 |
| Conway | Cairon FS 5.7 2023 | | 4999 € | 1,6 | 71 |
| Storck | Urban CTS 2023 | | 4999 € | 1,4 | 72 |

# CITY

| Marke | Modell | Prädikat | Preis | Note | Seite |
|---|---|---|---|---|---|
| **STADTRÄDER** | | | | | |
| Excelsior | Vintage E Deluxe | | 3099 € | 1,5 | 105 |
| Excelsior | Pearl | | 3199 € | 1,7 | 106 |
| Canyon | Commuter:ON 7 mid-step | | 3299 € | 1,6 | 107 |
| Kalkhoff | Image 3 Advance | | 3449 € | 1,7 | 108 |
| Gepida | Bonum Edge Belt | | 3499 € | 1,8 | 109 |
| Trenoli | Livenza Classico 750 | | 3799 € | 1,6 | 110 |
| Centurion | Easy R900i | Elektro Rad Preis/Leistung Sehr gut | 4199 € | 1,4 | 111 |
| Diamant | Beryll 160 2023 | | 4199 € | 1,5 | 112 |
| BESV | CT 1.1 LS | | 4299 € | 1,7 | 113 |
| Qwic | Mira Tour 2023 | | 4299 € | 1,6 | 114 |
| Velo de Ville | CEB 590 | | 4527 € | 1,6 | 115 |
| Specialized | Como IGH 5.0 | Elektro Rad Empfehlung Sehr gut | 4800 € | 1,5 | 116 |
| Koga | Evia Pro | | 4899 € | 1,6 | 117 |
| Victoria | Utilyon 1 | | 4999 € | 1,6 | 118 |
| **URBANBIKES** | | | | | |
| BZEN | London | | 3289 € | 1,7 | 126 |
| E:Raddar | erde.2 | | 3299 € | 1,6 | 127 |
| BZEN | Vienna | Elektro Rad Preis/Leistung Sehr gut + Elektro Rad Empfehlung Sehr gut | 3389 € | 1,5 | 128 |
| Bergamont | E-Sweep Tour 2023 | | 3599 € | 1,6 | 129 |
| Klever | N Rogue 25 2023 | | 4499 € | 1,4 | 130 |
| Diamant | Opal Esprit 2023 | | 4799 € | 1,3 | 131 |
| Desiknio | X35 Pinion | | 4995 € | 1,5 | 132 |
| Canyon | Roadlite:ON CF 9 LTD | | 4999 € | 1,5 | 133 |
| **FALTRÄDER** | | | | | |
| Brompton | C Line Electric | Elektro Rad Empfehlung Sehr gut | 3750 € | 1,5 | 144 |
| Gocycle | G4 2023 | | 3799 € | 1,6 | 145 |
| Victoria | eFolding 7.6 2023 | Elektro Rad Empfehlung Sehr gut | 3899 € | 1,5 | 146 |
| **KOMPAKTRÄDER** | | | | | |
| Gepida | Pugio Pro Belt 2023 | | 3175 € | 1,7 | 148 |
| Kalkhoff | Image C.B Advance+ | | 3899 € | 1,5 | 149 |
| Bergamont | Hans-E N5e Belt | | 3999 € | 1,6 | 150 |
| Kreidler | Vitality Eco Compact 2.0 | | 3999 € | 1,6 | 151 |
| QiO | Eins+ P-E 2023 | | 4599 € | 1,6 | 152 |
| i:SY | E5 ZR F CX Century | | 4999 € | 1,4 | 153 |

**Prophete Genießer 4.0**

Elektro Rad Preis/Leistung Gut 2/2024

*Das Prophete Genießer 4.0 ist ein für diesen Preis herausragendes Stadtrad mit angenehmer Geometrie, kultiviertem Motor und solider Ausstattung.*

# SPORT

| Marke | Modell | Prädikat | Preis | Note | Seite |
|---|---|---|---|---|---|
| **MTB-HARDTAIL** | | | | | |
| Leader Fox | Orton 29 2023 | | 3700 € | 1,7 | 196 |
| Jeep | MHM 7000 2023 | | 4099 € | 1,9 | 197 |
| **MTB-FULLSUSPENSION** | | | | | |
| Liv | Embolden E+ 2 2023 | | 3999 € | 1,8 | 198 |

**Kalkhoff Endeavour 5 Advance + ABS**

Elektro Rad Empfehlung Sehr gut

*Das Endeavour punktet als starkes und spaßiges Trekkingbike. Der Rahmen dürfte etwas steifer, die Schaltung flinker sein.*

**AB 5000 €**

## TOUR/TREKKING

| Marke | Modell | Prädikat | Preis | Note | Seite |
|---|---|---|---|---|---|
| **TREKKINGRÄDER** | | | | | |
| My Boo | my Volta EP6 2023 | | 5199 € | 1,7 | 45 |
| Specialized | Turbo Vado SL 5.0 EQ 2023 | | 5200 € | 1,6 | 46 |
| KTM | Macina Gran 710 ABS | Empfehlung | 5399 € | 1,5 | 47 |
| Contoura | Li-16 | | 5499 € | 1,4 | 48 |
| Velo de Ville | AEB 990 | | 5646 € | 1,6 | 49 |
| Konrad Bikes | Urban Tour | | 5775 € | 1,4 | 50 |
| Velo de Ville | AEB 890 | | 5800 € | 1,4 | 51 |
| Velotraum | Elektriker E2 | | 6122 € | 1,4 | 52 |
| Rose | Mayor Plus 4 2023 | | 6199 € | 1,4 | 53 |
| Poison | Arsen Pinion | | 6999 € | 1,4 | 54 |
| Electrolyte | Zugvogel S10E TE | | 7900 € | 1,5 | 55 |
| Simplon | Kagu Pinion | | 8219 € | 1,5 | 56 |
| **SUV** | | | | | |
| Specialized | Turbo Tero 4.0 EQ 2023 | | 5100 € | 1,5 | 73 |
| Maxx | Pacemaxx ELS | | 5176 € | 1,3 | 74 |
| Kalkhoff | Entice 5 Excite+ | | 5199 € | 1,5 | 75 |
| Canyon | Pathlite:ON 9 LTD 2023 | Preisätipp | 5499 € | 1,3 | 76 |
| KTM | Macina Aera 771 LFC 2023 | | 5499 € | 1,5 | 77 |
| Bianchi | E-Vertic FT-Type | | 5549 € | 1,5 | 78 |
| Centurion | Country R3000i LX | | 5599 € | 1,5 | 79 |
| HNF-Nicolai | UD4 All Terrain 2023 | | 5990 € | 1,5 | 80 |
| HNF-Nicolai | XD4 All Terrain 2023 | Empfehlung | 5990 € | 1,4 | 81 |
| Velotraum | Elektriker E2 | | 6122 € | 1,4 | 82 |
| Moustache | J.All | | 6399 € | 1,5 | 83 |
| Giant | Stormguard E+ 2 2023 | | 6499 € | 1,4 | 84 |
| Giant | Stormguard E+ 1 Cues | | 6999 € | 1,4 | 85 |
| Victoria | Fybron 8 | Empfehlung | 7999 € | 1,4 | 86 |
| M1 Sporttechnik | Sterzing Evolution 2023 | | 8100 € | 1,7 | 87 |
| Electrolyte | Dauerläufer S6E 2023 | | 8138 € | 1,5 | 88 |
| Flyer | Goroc TRX 8.63 | | 8999 € | 1,4 | 89 |
| **REISERAD** | | | | | |
| Victoria | Utilyon 3 | | 5499 € | 1,5 | 90 |
| Koga | E-Worldtraveller -S | | 7600 € | 1,3 | 91 |
| Tout Terrain | Pamir One | | 7999 € | 1,4 | 92 |
| Patria | Kosmos Hybrid | | 9650 € | 1,4 | 93 |
| **LIEGERÄDER** | | | | | |
| ICE | Sprint X 2023 | | 11.396 € | 1,3 | 94 |
| ICE | Adventure | | 12.474 € | 1,3 | 95 |
| ICE | Adventure HD 26 | | 12.495 € | 1,3 | 96 |
| HP Velotechnik | Scorpion fs 20 | | 12.714 € | 1,3 | 97 |

**Brennabor A-96e**

Elektro Rad EMPFEHLUNG SEHR GUT 2/2024

*Unerschrocken im Gelände, spaßiges Naturell, top motorisiert: So gibt das A-96e einen top Einstand als vielseitiges E-SUV! Gute Rahmensteifigkeit und -dämpfung.*

## CITY

| Marke | Modell | Prädikat | Preis | Note | Seite |
|---|---|---|---|---|---|
| **STADTRÄDER** | | | | | |
| Specialized | Turbo Vado 5.0 IGH | Empfehlung | 5200 € | 1,3 | 119 |
| Schindelhauer | Hannah | | 6195 € | 1,7 | 120 |
| Electrolyte | Zugvogel S10E City 2023 | | 7348 € | 1,4 | 121 |
| **URBANBIKES** | | | | | |
| Schindelhauer | Arthur | Preisätipp | 5395 € | 1,6 | 134 |
| MyBoo | my Kuro EP6 2023 | | 5499 € | 1,6 | 135 |
| Storck | Urban CTS Wave | | 5499 € | 1,5 | 136 |
| Flyer | Upstreet7 4.3 2023 | | 5699 € | 1,5 | 137 |
| Flyer | Upstreet SL 3.63 | Empfehlung | 5999 € | 1,4 | 138 |
| Storck | Name:2 Class. 2023 | | 6199 € | 1,8 | 139 |
| **KOMPAKTRÄDER** | | | | | |
| i:SY | Skyfly E5 ZR F | Empfehlung | 5599 € | 1,4 | 154 |
| **SESSELRAD** | | | | | |
| HP Velotechnik | Delta TX | | 8827 € | 1,4 | 156 |
| **S-PEDELEC** | | | | | |
| Klever | Y Gala 45 2023 | | 5799 € | 1,5 | 158 |
| Klever | N Pinion 45 2023 | | 6599 € | 1,4 | 159 |
| i:SY | Speed R14 ZR | | 6649 € | 1,4 | 160 |
| i:SY | Speed XXL P12 ZR | | 6799 € | 1,3 | 161 |
| M1 Sporttechnik | Erzberg GT 2023 | | 9020 € | 1,6 | 162 |
| HP Velotechnik | Speedmachine 2023 | | 9575 € | 1,3 | 163 |
| Stromer | ST5 Pinion | | 10.990 € | 1,3 | 164 |
| HP Velotechnik | Scorpion fs 26 2023 | | 11.978 € | 1,3 | 165 |
| Stromer | ST7 Launch Edition 2023 | Empfehlung | 12.140 € | 1,3 | 166 |
| Falkenjagd | S-Hoplit E14 2023 | Empfehlung | 13.030 € | 1,3 | 167 |

**Specialized Turbo Vado 5.0 IGH**

*Motor, Schaltung, Sicherheits-Features: Specialized setzt mit dem Turbo Vado 5.0 IGH ein echtes Ausrufezeichen!*

**Moustache Samedi Trail 7**

*Moustache liefert mit dem Samedi Trail 7 einen E-MTB-Allrounder, der mit ausgewogener Fahrperformance, Antriebspower und seinem Fahrwerk überzeugt.*

## CARGO

| Marke | Modell | Prädikat | Preis | Note | Seite |
|---|---|---|---|---|---|
| i:SY | Cargo N3.8 ZR 2023 | | 5149 € | 1,5 | 174 |
| Car.los | V.1 | | 5199 € | 1,6 | 175 |
| Johansson | Oscar S 2023 | | 5499 € | 1,6 | 176 |
| Centurion | Vario R960i 2023 | EMPFEHLUNG | 5699 € | 1,6 | 177 |
| Car.los | C.1 2023 | | 5999 € | 1,6 | 178 |
| Momentum | PakYak E+ 2023 | | 6016 € | 1,7 | 179 |
| Chike | E-Cargo | EMPFEHLUNG | 6099 € | 1,4 | 180 |
| Ca Go | CS 150 | | 6350 € | 1,6 | 181 |
| Chike | E-Kids 2023 | | 6999 € | 1,4 | 182 |
| Douze | Hêta 2S Enviolo | | 7218 € | 1,6 | 183 |
| Trek | Fetch+ 4 2023 | | 7999 € | 1,7 | 184 |
| Gleam | Escape 2023 | | 8860 € | 1,4 | 185 |
| Ca Go | FS 200 Family Plus | | 9350 € | 1,4 | 186 |

**Chike E-Cargo**

*Wendig, dynamisch und kompakt: Chikes E-Cargo beweist, wie viel Fahrspaß und sehr natürliche Fahr-eigenschaften in einem Lastenrad stecken können.*

## SPORT

| Marke | Modell | Prädikat | Preis | Note | Seite |
|---|---|---|---|---|---|
| **MTB-FULLSUSPENSION** | | | | | |
| Moustache | Samedi Trail 7 | PREIS/LEISTUNG | 5699 € | 1,4 | 199 |
| Conway | Xyron S 7.9 | EMPFEHLUNG | 5999 € | 2,0 | 200 |
| BH | iLynx Trail 8.2 2023 | | 6199 € | 1,6 | 201 |
| Giant | Trance X E+ 1 | | 6299 € | 1,7 | 202 |
| Mondraker | Chaser R | EMPFEHLUNG | 6299 € | 1,2 | 203 |
| Canyon | Spectral:ON CF8 | PREIS/LEISTUNG | 6399 € | 1,2 | 204 |
| Rose | Root Miller Plus 4 | | 6499 € | 1,4 | 205 |
| Scott | Strike eRide 910 Evo 2023 | EMPFEHLUNG | 6599 € | 1,5 | 206 |
| Bulls | Sonic Evo EN SL 1 Carbon | | 6699 € | 1,7 | 207 |
| Hohe Acht | Besta Monto | | 6799 € | 1,3 | 208 |
| Flyer | Uproc X 6.10 2023 | | 6899 € | 1,5 | 209 |
| Scott | Lumen eRide 910 2023 | EMPFEHLUNG | 6999 € | 1,3 | 210 |
| Stevens | E-Inception AM 8.7.1 GTF | | 6999 € | 1,3 | 211 |
| MyVelo | Aspen | EMPFEHLUNG | 7490 € | 1,7 | 212 |
| Radon | Render 10.0 HD | | 7499 € | 1,5 | 213 |
| Scott | Patron eRIDE 900 | | 7999 € | 1,3 | 214 |
| Rotwild | R.X735 Ultra | | 12.999 € | 1,2 | 215 |
| **GRAVELBIKE** | | | | | |
| Storck | e:Grix | | 6999 € | 1,5 | 216 |
| Scott | Solace eRide 20 2023 | EMPFEHLUNG | 7599 € | 1,5 | 218 |
| Cyclær | E-Gravel 2023 | | 8199 € | 1,4 | 219 |
| **RENNRAD** | | | | | |
| BH | iAerolight 1.8 | | 8999 € | 1,5 | 220 |

## 79 TOURENRÄDER

Trekkingräder sind die vielseitigsten Fahrräder, die wir kennen. Sie machen auf Tour eine ebenso gute Figur wie auf alltäglichen Strecken. Dabei spreizt sich die Gattung inzwischen immer mehr. Das liegt unter anderem an den SUV-Bikes. Sie lösen das klassische Diamant-Tourenrad immer mehr ab. Breitere Reifen, groberes Profil, manchmal Vollfederung, oft ein tiefer Einstieg. Dass solche Kombinationen möglich sind, liegt nicht nur am E-Motor, der die Gewichtsfrage relativiert. Auch neue Rahmenbautechniken leisten dieser Entwicklung Vorschub. **SK**

FOTO: FLYER

Der AEG-lizensierte Motor entwickelt 70 Nm.

Das große Farbdisplay lässt sich sehr gut ablesen.

| PREIS | 1700 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 28,1 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 150 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 54* cm; Trapez: 50 cm |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Suntour NEX, 63 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremsen, Shimano MT200, 180/160 mm |
| Spritzschützer | Kunststoff |
| Sattelstütze | gefedert |
| Sattel | Prophete Memory Foam |
| Schaltung | Kettenschaltung, Microshift XLE, 10 Gänge |
| Lichtanlage | v/h: Prophete mit Stand- und Bremslicht |
| Bereifung | Continental Double Fighter III, 28“, 50 mm |
| Sonstiges | Gepäckträger bis 25 kg, weitere Akkuoptionen: 360 und 720 Wh |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, AEG Comfort Drive, 70 Nm, Display: TFT 5.0 |
| Akkukapazität | 540 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

FAHRVERHALTEN
Laufruhig – Agil

SITZPOSITION
Aufrecht – Sport

EINSATZBEREICH
Stadt – Reise

PROPHETE Entdecker 4.0

# Echte Ansage

Prophete aus Rheda-Wiedenbrück hat gerade schweres Fahrwasser hinter sich gebracht. Nach überstandenem Insolvenzverfahren hat sich das Unternehmen wieder konsolidiert. Kernmarkt bleiben günstige Fahrräder und E-Bikes. So ist das Entdecker 4.0 das preiswerteste Rad im Test: 1700 Euro sind eine echte Ansage, zumal die Niedersachsen beileibe keine Billigkomponenten verbauen. Am klassischen Trekkingrad verwendet Prophete neben einigen hauseigenen Teilen Parts namhafter Hersteller wie etwa Shimano, Continental und Microshift. Der Motor firmiert unter dem Namen AEG, bietet laut Prophete 70 Nm und 423 Watt in der Spitze. Das ebenfalls AEG-lizenzierte Display ist groß, hell und sehr gut ablesbar. Im Testrad steckt ein 540 Wh speichernder Akku, optional sind auch 360 und 720 Wh möglich. Der Gepäckträger schultert bis zu 25 Kilo, Cockpit und Sattel sind komfortabel und ergonomisch.

## Gutmütige Fahrleistungen

Die Sitzposition ist leicht gestreckt, das sorgt vor allem auf längeren Touren für Komfort. Dank verstellbarem Vorbau lässt sie sich gut auf den jeweiligen Fahrer einstellen. Der Motor erweist sich unterwegs als sehr leise und kultiviert mit erstaunlich natürlicher Unterstützung. Er ist kein Kraftpaket, in der höchsten der fünf Unterstützungsstufen lassen sich aber auch steilere Rampen gut erklimmen. Die Schaltung ist präzise, die Gangwechsel laufen ruckelfrei. Die Entfaltung der 10-fach-Kassette ist allerdings etwas beschränkt, (2,58 bis 8,46 Meter), gerade der leichteste Gang ist kaum gebirgstauglich. Die Shimano-Bremsen sind bewährt und zuverlässig, die zugehörigen Scheiben aber etwas klein für das mögliche Gesamtgewicht von 150 Kilo. Laufruhe und Agilität halten sich gut die Waage, das Rad ist insgesamt sehr gutmütig. Die Continental-Reifen bieten vor allem auf Asphalt guten Grip.

**FAZIT**

Mit dem Entdecker 4.0 setzt Prophete ein Ausrufezeichen für Gelegenheitsfahrer – vor allem beim Preis, aber auch bei Fahrkomfort und Ausstattung.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●○ |
| Wartungsaufwand | ●●●●○ |

⊕ Angenehme Geometrie, kultivierter Motor, Dämmerungssensor

⊖ Etwas kleine Bremsscheibe hinten, kein Kettenschutz

| Preis-Leistung | ●●●●● |
|---|---|

Note 1,8 Gut

*Fotos: Prophete*

Exot: der Ananda Deruiz M81.

Die Altus ist solide, aber nicht spektakulär.

| PREIS | 1999 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 28,1 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 145 kg |
| Rahmenarten & Größen | Tiefeinst.: Einheitsgröße |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Suntour NEX E25, 80 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr., Tektro T275, 180/180 mm |
| Spritzschützer | Aluminium |
| Sattelstütze | Aluminium |
| Sattel | Selle Royal |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano Altus, 9 Gänge |
| Lichtanlage | v: Büchel Shiny 120 / h: Racktime |
| Bereifung | Schwalbe Marathon, 28“, 50 mm |
| Sonstiges | Racktime Systemgepäckträger bis 25 kg, USB-Ladebuchse für externe Geräte |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, Ananda Deruiz M81, 90 Nm, Display: Deruiz |
| Akkukapazität | 644 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

DERUIZ Mica-G

# Neuheit vom Niederrhein

Deruiz sitzt in Mönchengladbach am Niederrhein. Seit 2018 vertreibt das Unternehmen E-Bikes, seit dem vergangenen Jahr konzentriert es sich vor allem auf den deutschen Markt. Der Direktvertriebler bietet seine Räder auf der eigenen Online-Plattform, aber auch bei Amazon, Otto und Kaufland an. Sein Portfolio hat Deruiz seit Gründung für Deutschland optimiert. So bedient das Mica-G den hierzulande viel gehegten Wunsch nach tourentauglichen Tiefeinsteiger-E-Bikes. Dem Preispunkt entsprechend setzt Deruiz bei vielen Komponenten auf etablierte Großserien-Parts, darunter etwa die Shimano Altus-Kettenschaltung mit neun Gängen, die 2-Kolben-Bremse von Tektro und Komfortelemente von Velo (Griffe) und Selle Royal (Sattel). Beim Motor hingegen verbaut Deruiz einen Exoten: Ananda aus Shanghai hat zwar bereits 20 Jahre Erfahrung mit E-Antrieben für Zweiräder, ist in Europa aber bislang dem breiten Publikum unbekannt. Das Rad hat ein gefälliges, schnörkelloses Design. Die Sitzposition ist aufrecht und angenehm. Der Systemgepäckträger schultert ordentliche 25 Kilo, hat eine zweite Gepäckstrebe und einen praktischen Expander. Die Schutzbleche könnten etwas länger und breiter ausfallen.

## Für Gelegenheitsfahrer

Vom Start weg fühlt sich der Ananda-Motor schwächer an als die 90 Nm, die Deruiz auf dem Papier ausweisen. Zum angenehmen Cruisen im flachen bis welligen Gelände aber eignet sich das Mica-G sehr gut. Dazu tragen auch die soliden neun Gänge bei. Die Entfaltung (2,66 bis 8,71 Meter) spricht ebenfalls nicht für das Hochgebirge, taugt aber sehr wohl für moderate Steigungen und lange Touren in der Ebene. Der bevorzugte Untergrund ist Asphalt, leichte Schotterwege meistert das Rad aber ebenfalls. Es überzeugt durch Laufruhe und einen steifen Rahmen selbst bei voller Beladung.

**FAZIT**

Das Deruiz Mica-G ist ein preisbewusstes, solides Bike für Gelegenheitsfahrer, eignet sich für moderate Touren und Alltagsfahrten. Vielfahrer aber müssen sich auf einige Kompromisse einlassen.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●○ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●○ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●○ |

\+ Preis, USB-Ladebuchse für externe Geräte, Gepäckträger, steifer Rahmen, Frontlicht

\– Kurze Spritzschützer, nur eine Rahmengröße

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note **1,9** **Gut**

*Fotos: Gideon Heede*

MODELLJAHR 2023

Elektro Rad PREIS/LEISTUNG SEHR GUT 1/2021

Farbig, mittig und funktionsreich: das 2,8 Zoll große Display.

Kraftvoll und schön integriert: Hephas hauseigener Mittelmotor.

| PREIS | 2799 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 26,74 |
| Zul. Gesamtgewicht | 150 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: M, L; Tiefeinst.: M*, L |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | SR Suntour SF19 NEX-E25-C, 63 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremsen, Tektro M535, 180/ 160 mm |
| Spritzschützer | Kunststoff, Bikeman |
| Sattelstütze | HL Trident of (SP-419N) 31.6 x 350 mm |
| Sattel | VELO VL-3165 |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano Deore, 10 Gänge |
| Lichtanlage | v: AXA Blue Line 30 / h: AXA Blue Line Rear |
| Bereifung | Kenda Kwick Seven-5 Sport, 27,5“, 57 mm |
| Sonstiges | höhenverstellb. Vorbau, Ergo-Griffe, Gepäckträger m. 25 kg Traglast |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Hepha DU-P90, 90 Nm, Display: Hepha SC-P100, 2.8“ |
| Akkukapazität | 708 Wh |
| Reichweite | >100 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

HEPHA Trekking 7 Performance

# Eleganter Kraftprotz

Die neue Marke aus dem oberbayerischen Maisach hat für die Konstruktion ihres Trekking 7 eine Expertenriege mit jahrelanger Radbranchen-Erfahrung zusammengestellt. Für 2023 herausgekommen ist ein E-Bike, dessen Rahmen eine High-Tech-Fertigung mit intelligenten Automatisierungsprozessen durchlaufen hat. Die Verarbeitung des stilvoll-kantigen Alu-Chassis ist exzellent, das Sitzrohr nach unten hin dynamisch geschwungen. Erhältlich in den Farben Dunkelgrau oder Sand, ist antriebsseitig der eigens entwickelte Hepha-Mittelmotor mit wahlweise 80, 90 oder gar 100 Nm Drehmoment verbaut. Das bullige Unterrohr beherbergt die reichweitenstarke 708-Wh-Batterie, die Ladebuchse ist parallel zum Steuerrohr in angenehmer Höhe. Im Cockpit herrscht rund um das mittig platzierte Display Aufgeräumtheit – der Vorbau ist neigungsverstellbar, der Lenker leicht nach oben hin gekröpft. Weshalb ...

## Antrittsstark & agil

... die Sitzposition nicht zu sportlich gestreckt ausfällt, wenn vom Antritt weg gleich ordentlich Tempo gemacht werden kann. Die gut hörbare Kraftentfaltung des Hepha-Aggregats begeistert sofort, die Bike-Performance dank agilem Fahrverhalten ebenso. Durch drei Unterstützungsstufen wird mit perfekt erreichbaren Bedienknöpfen geschaltet. Eco, Tour, Turbo – in letztgenannter stellen steilste Anstiege kein ernstzunehmendes Hindernis dar. Shimanos 10-Gang-Deore-Schaltung ist für den Einsatzzweck angemessen. Bergab packen Tektros Scheibenbremsen auch bei Nässe sicher zu, ebenfalls einen guten Job im Regen verrichten die Kunststoff-Spritzschützer. Einzig der Langstrecken-Komfort ist ausbaufähig: Sattel und Flossengriffe könnten zielgenauer die Kontaktpunkte entlasten. Enden Trekkingtouren erst in der Dunkelheit, ist man dank spezieller Linsentechnik auch von der Seite gut sichtbar.

**FAZIT**

Motorleistung, Optik, Preis: Hephas Trekking 7 Performance fällt mit Top-Rahmenverarbeitung ins Auge und lädt mit reichweitenstarkem Akku zu langen Touren ein.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●○ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Design | ●●●●● |

⊕ Rahmenverarbeitung, Motor, Preis-Leistungs-Verhältnis, Display-Funktionen

⊖ Kontaktpunkte könnten komfortabler ausfallen, Schutzbleche könnten einen Tick stabiler sein

**Preis-Leistung** ●●●●●

Note 1,6 Sehr gut

*Fotos: Gideon Heede*

Angenehm aufgeräumt präsentiert sich das Cockpit des Lumo.

Kompaktes Kraftpaket: Der Mahle-Heckmotor X35+ powert stark.

| PREIS | 2799 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 17,79 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 150 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 48, 52*, 56 cm; Trapez: 44, 48 cm |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | HoheAcht, Aluminium |
| Bremsen | hydr. 4-Kolben-Scheibenbr., Shimano BR-M7120/7100, 180/160 mm |
| Spritzschützer | Ching Chern, Aluminium |
| Sattelstütze | HoheAcht, Aluminium |
| Sattel | Selle Royal Vivo Ergo |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano GRX 11 Gänge |
| Lichtanlage | Lezyne v: E115 / h: Rear |
| Bereifung | Kenda Piedmont K1185, 28“, 45 mm |
| Sonstiges | Ursus-Seitenständer R81 Wave, Motorcharakteristik per Smartphone-App justierbar |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Hinterradnabenmotor, Mahle X35+, max. Drehmoment: 40 Nm |
| Akkukapazität | 250 Wh, Mahle B1-E |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Stadt – Reise

HOHEACHT Lumo Tereno

# Schlichte Eleganz

Der cleane Look des Lumo begeistert – und kommt nicht von ungefähr. Vielmehr versteht es HoheAcht, den mit bis zu 40 Nm unterstützenden Mahle-E-Motor geschickt in die Hinterradnabe zu integrieren. Der zugehörige 250-Wh-Akku von Mahle sitzt im Unterrohr. Die drei bereitgestellten Unterstützungslevel des X35+ steuert man per Mahle-Remote iWoc Trio auf der linken Lenkerhälfte an. Über diese wird zudem das Motorsystem an-/ausgeschaltet. Alternativ funktioniert dies über den kompakten iWoc-Anschaltknopf, der elegant ins Oberrohr eingelassen ist. Wer das Light-E-Trekkingbike anhebt, staunt: mit nur 17,8 Kilo wiegt es wenig, weshalb man es etwa easy in den Keller trägt. Zum sportiven Trekking-Auftritt des Lumo Tereno ergänzt sich die schneidige GRX-1 x 11-Gravelschaltung von Shimano sehr gut.

## Toller Tempo-Tüchtiger

Ob der starken Sattel-Lenkerüberhöhung sitzt man auf dem Lumo schön sportiv mit viel Druck auf dem Lenker. Kein Wunder also, dass Ciclisti mit dem leichten Alu-Flitzer, unterstützt vom allgemein konstant linear schiebenden Mahle-Leichtmotor die eingesetzte Beinkraft flugs in starken Vortrieb umwandeln. Dabei leistet ebenso das steife Aluchassis seinen Beitrag: Es geht der eingesetzten Pedalkraft nicht verlustig, befeuert so den Vortrieb. Im Flachen bringt bereits der Eco-Modus soliden Schub, den – erst recht bergauf – der mittlere wie der top Fahrmodus dank ausgeprägter, kraftvoller Spritzigkeit deutlich übertreffen. Schaltwechsel zur Tempoerhöhung vollzieht die Shimano GRX gewohnt schnell und präzise. Steilere Anstiege machen viel Spaß, vorausgesetzt, man pedaliert im kräftigen mittleren oder gleich dem noch bärigeren top Modus. Bergab hängt das Lumo Tereno lustvoll am Gas, macht per leicht laufender, zugleich sehr gripstarker Kenda-Pneus mitreißend Tempo!

**FAZIT**

Sehr flinker, leichter und sportiver Trekkingbike-Charakter mit starkem, wenn auch nicht flüsterleisem Mahle-Heckmotor für flotte Touren oder die Pendlerstrecke.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●● |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●○ |
| Wartungsaufwand | ●●●●○ |

⊕ Geringes Gewicht und agiles Handling, beachtlich starker, recht leiser Heckmotor

⊖ Nicht intuitive Bedienung der Lichtanlage, für Bergauf-Rampen sehr sportiv übersetzt

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note
**1,6 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

**Kräftiger Mittelmotor mit 3,2 kg Gesamtgewicht: Bafangs M200.**

**Seltene Kombination: Kettenschaltung mit Drehgriff-Bedienung.**

| PREIS | 2799 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 26,23 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 120 kg |
| Rahmenarten & Größen | Tiefeinst.: 46 cm (Einheitsgröße für Fahrer v. 165 – 190 cm) |

## AUSSTATTUNG

| | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Rover E-Bikes Federgabel, 100 mm |
| Bremsen | mech. Scheibenbremse, Logan, 160/160 mm |
| Spritzschützer | Kunststoff |
| Sattelstütze | Velomann, 350 mm, 31,6 mm |
| Sattel | BOKSN |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano Tourney, 7 Gänge |
| Lichtanlage | v: Lezyne E115, 115 Lux / h: Trelock RearLight (Spritzschützer-Integration) |
| Bereifung | Stollenreifen, 29“, 54 mm |
| Sonstiges | Gepäckträger m. 25 kg Traglast, variabler Vorbau, Ergo-Griffe |

## ANTRIEB

| | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Bafang M200, 65 Nm, Display: DP C11.CAN |
| Akkukapazität | 468 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour – Reise

ROVER TLM 709

# Trekkingrad für Einsteiger

Seit 2023 lässt der britische Automobilhersteller Rover seinen Namen auf eine E-Bike-Flotte drucken und bietet mit dem TLM 709 ein Alu-Einsteigerrad in edler Silberlackierung. Ergänzt durch schwarze Elemente ist das Erscheinungsbild auf Dynamik ausgelegt, bei dem die Schweißnähte recht sichtbar sind. Sämtliche Kabel verlaufen gut gebündelt vom Lenker hinunter. Auch im hinteren Teil liegen die Züge sehr eng an den Kettenstreben an und kommen dem Laufrad oder den Füßen nicht in die Quere. Im Cockpit findet man ein kompaktes LC-Display sowie Drehgriff zur Ansteuerung der Shimano Tourney 7-Gang-Kettenschaltung vor. Die Integration des Bafang-Aggregats ist schön und kompakt – ebenso die des 468-Wh-Akkus, der unter einer Kunststoffklappe im Unterrohr sitzt. Weitere Anbauteile sind eine solide Alu-Federgabel sowie Gepäckträger, der mit Spanngurten ergänzt bis zu 25 kg schultert.

## Solide Schaltung und mechanische Bremsen

Dank breitem Durchstieg gelingt der Aufstieg mühelos. Sehr anwenderfreundlich erweist sich der verstellbare Vorbau sowie Schnellspanner zur werkzeuglosen Sattelhöhenanpassung. Das Kurvenhandling ist sehr direkt – hauptsächlich zu verantworten hat dies der verhältnismäßig schmale Lenker, der im etwas holprigeren Gelände die Kontrolle herausfordernder macht. Dafür liegt er aber sehr gut in der Hand und auch die Motorbedienung (fünf Stufen) gestaltet sich intuitiv. Vom ersten Pedaldruck an schaltet sich der M200 spürbar kräftig und gut hörbar zu und liefert eine ordentliche Portion Vortrieb. Auf Kies erfreuen wir uns einer satten Spurtreue – begünstigt durch das 26,2-kg-Gesamtgewicht. Die Profilierung der 54-mm-Pneus ist grobstollig. Heißt: gute Standfestigkeit und Voranrollen im moderaten Gelände. Die Lichtanlage, ebenfalls mit Reflektoren ergänzt, leuchtet die Fahrbahn ausreichend aus.

**FAZIT**

Rovers Trekking E-Bike TLM 709 richtet sich mit seiner Ausstattung sowie Fahreigenschaften an Einsteiger. Durchweg solide bestückt, erweist sich die Auswahl des Motors als gelungen.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●◐○ |
| Antriebssystem | ●●●●○ |
| Fahreigenschaften | ●●●◐○ |
| Komfort | ●●●●○ |
| Sicherheit | ●●●●○ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●○ |
| Wartungsaufwand | ●●●◐○ |

\+ Schubstarker Antrieb, gute Vollausstattung, schnelle Fahreranpassung

– Harte Griffe, niedr. max. G-Gewicht, mech. Bremsen erfordern mehr Kraft

**Preis-Leistung** ●●●○○

Note **2,6 Befriedigend**

*Fotos: Gideon Heede*

Formschön integriertes Kraftpaket: Hephas 100-Nm-Mittelmotor.

Top ablesbar mit vielen Funktionen: das 2,8 Zoll große Farbdisplay.

Elektro Rad
PREIS/LEISTUNG
SEHR GUT
1/2024

| PREIS | 3299 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 26,89 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 150 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: M (49), L (52 cm)*; Trapez: M (46), L (49 cm) |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Suntour SF19 NEX-25-C, 63 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremse, Shimano BR-MT6120, 180/180 mm |
| Spritzschützer | Kunststoff |
| Sattelstütze | Aluminium |
| Sattel | Velo Vivo 7823 Black Corel |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano RD-U8020, Cues, 1x10 Gänge |
| Lichtanlage | v: Axa Blueline 30, 30 Lux / h: Axa |
| Bereifung | Kenda K1052 27,5“, 60 mm |
| Sonstiges | Gepäckträger m. 25 kg Traglast;Velo-Flossengriffe; verstellbarer Vorbau |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, Hepha P101, 100 Nm; Display: DC 351 |
| Akkukapazität | 804 Wh |
| Reichweite | > 100 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

HEPHA Trekking 7 Ultra

# Langstrecken-Kraftprotz

Hepha aus dem oberbayerischen Maisach stellt für 2024 einen sportlichen Allrounder mit hochwertig verarbeitetem Alu-Rahmen, dessen Sitzrohr nach unten dynamisch geschwungen ist, auf die Räder. Ebendiese in 27,5 Zoll gewählt, macht das Trekking 7 Ultra zu einem kompakten, wahlweise auch in Sand gefärbtes, Geländefahrzeug mit gewaltigem Drehmomentpotenzial im Maschinenraum, dessen Vorgängermodell reichlich Design-Awards abgeräumt hat. Gut geschützt und formschön schmiegt sich der eigens entwickelte P101 in den Tretlagerbereich und wird von einer üppigen 804-Wh-Batterie aus dem massiven Unterrohr versorgt. Das Cockpit wirkt mit ergonomischen Bedienhebeln sowie Flossengriffen gut sortiert. Der Vorbau ist variabel, das Farbdisplay mittig perfekt ins Sichtfeld platziert. Die Vollausstattung ist mit MIK-Gepäckträger, Axa-Lichtanlage sowie breiten Spritzschützern aus Kunststoff rundum solide.

## Spurtreu & klettergierig

Der Antritt fällt temporeich aus, die Sitzposition dabei ist sportlich geprägt. Die Motor-Sensorik reagiert in der Ebene feinfühlig auf wechselnde Tretkräfte. Von den drei U-Modi Eco, Tour und Turbo jagt die dritte das Hepha steile Anstiege, teilweise recht ruppig, hochmotiviert hinauf. Der Fahrspaß bei gut hörbarem Motorsound ist aber riesig – ebenso wie das Sicherheitsgefühl, ob einer satten Spurtreue sowie durch hohe Rahmensteifigkeit begünstigte Agilität. Souverän gibt sich das Bike auch auf rasanter Abfahrt, wo Shimanos Scheibenbremsen mit 180er Discs zielsicher verzögern. Ebenfalls aus dem japanischen Komponenten-Sortiment: die Cues-Kettenschaltung, welche mit 1x10-Gängen gut zum Konzept passt. In zu ruppigem Gelände kommt die Federgabel zwar an ihre Grenzen, dafür spendieren Kendas 60-mm-Pneus auffallend viel Dämpfung auf Tagestouren jenseits der 100-Kilometer-Grenze.

**FAZIT**

Motor, Reichweite, Fahrleistung: Hephas Trekking 7 Ultra ist ein antriebsstarkes und hochwertig verarbeitetes Trekkingbike für XXL-Touren, das rundum solide ausgestattet ist.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●○ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●○ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●○ |

\+ Motorpower, Akku-Kapazität, Displaygröße und -funktionsumfang, Preis-Leistungs-Verhältnis

\− Scheinwerfer könnte stärker sein, recht harte Griffe

**Preis-Leistung** ●●●●●

Note
**1,6 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

BIS 5000 €

TREKKING

MODELLJAHR 2023

Das Licht am Lenker leuchtet gut aus und bietet Fernlicht.

Der Systemgepäckträger ist massiv und schultert 27 Kilo.

LIV Amiti-E+ 2

# Der Kumpeltyp

| PREIS | 3299 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 27,1 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 156 kg |
| Rahmenarten & Größen | Trapez: XS, S*, M, L |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Federgabel, SR Suntour XCM34 Coil LO, 100 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremsen Tektro HD-M276, 180/ 180 mm |
| Spritzschützer | Aluminium |
| Sattelstütze | Aluminium, starr |
| Sattel | Liv Sport Comfort |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano Altus/Alivio, 9 Gänge |
| Lichtanlage | v: Giant Recon E50 / h: Axa Nyx |
| Bereifung | Giant Crosscut Gravel 2, 27,5“, 57 mm |
| Sonstiges | Fernlicht |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, SyncDrive Sport2, 75 Nm, Display: RideControl Dash 2in1 |
| Akkukapazität | 625 Wh |
| Reichweite | > 100 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

Das Amiti ist das Rund-um-sorglos-Rad von Liv, der Untermarke für Frauen von Giant. Die Ausstattungsliste ist umfangreich. Kräftiger, aktueller Motor mit 75 Nm Drehmoment, großer 625- Wh-Akku mit Option auf Erweiterung für die ganz große Tour. Hochwertige Lichtanlage mit Fernlicht, robuste Alu-Schutzbleche, hydraulische Scheibenbremsen – alles an Bord. Dank des robusten Systemgepäckträgers mit 27 Kilogramm Zuladung sind auch schwere Einkäufe oder längere Touren kein Problem. Die Geometrie ist speziell für Frauen angepasst. Lediglich das kleine Display mit integrierter Bedieneinheit am Griff ist nicht mehr state-of-the-art, auch wenn es Farben darstellen kann. Liv bietet verschiedene Modelle des Amiti-E+, gegen Aufpreis gibt es eine bessere Schaltung (Amiti-E+ 1), einen noch stärkeren Motor und einen noch größeren Akku (Amiti-E+ Pro). Das Pro-Modell kommt mit Display im Vorbau.

## Entspannt unterwegs

Das Liv Amiti-E+ 2 ist in einem Wort gemütlich. Das ist gar nicht negativ gemeint. Doch das Rad entfaltet seinen vollen Charakter, wenn man Ansprüche an Sportlichkeit zurückschraubt und mehr genießt. Liv hat die Geometrie des Amiti überarbeitet, die Fahrerin sitzt jetzt deutlich aufrechter, der Lenker ragt mehr entgegen. Es entsteht eine komfortable Sitzposition mit viel Übersicht. Sattel und Griffe passen da gut ins Bild, sie schmiegen sich angenehm an. Unterwegs ist beinahe egal, welche Unterstützungsstufe gewählt ist. Der SyncDrive-Antrieb unterstützt kräftig und wird dabei nicht zu laut. Die etwas betagte Alivio-Kettenschaltung braucht etwas Zeit, um den nächsten Gang einzulegen. Ist man aber entspannt unterwegs, stört das nicht. Die hydraulischen Scheibenbremsen arbeiten zuverlässig, ohne für Schreckmomente zu sorgen. Im Flow ergibt sich ein schlüssiges Gesamtpaket.

**FAZIT**

Liv bietet mit dem Amiti-E+ 2 ein stimmiges Gesamtpaket: Ergonomie, Komfort, Power und Reichweite überzeugen.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●◐○ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●○ |
| Sicherheit | ●●●●● |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●○ |
| Design | ●●●●◐ |

⊕ Hohe Zuladung, kräftiger Motor, Fernlicht, Komfort

⊖ Kleines Display, Schaltung mit geringem Arbeitstempo und langen Wegen

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note **1,6 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Bis zu 27 Kilo trägt das Turbo Vado am Heck.

Der Motor: kräftig und leise.

Elektro Rad
PREIS/LEISTUNG
SEHR GUT
2/2023

SPECIALIZED Turbo Vado 4.0

# Der Tausendsassa

| PREIS | 3500 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 26,15 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 136 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: S, M*, L, XL; Trapez: S, M, L, XL |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Federgabel, SR Suntour Mobie A32, 80 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremsen, Sram Level, 180/180 mm |
| Spritzschützer | Specialized Drytech, Aluminium |
| Sattelstütze | Federsattelstütze, 40 mm |
| Sattel | Bridge Sport |
| Schaltung | Kettenschaltung, Sram NX, 11 Gänge |
| Lichtanlage | v: Lezyne Ebike Hecto E65 / h: Spanninga Commuter Glow XE |
| Bereifung | Specialized Pathfinder Sport Reflect, 27,5“, 58 mm |
| Sonstiges | Für Anhänger bis 60 kg zugelassen, Frontrack bis 10 Kilo möglich, elektrischer Diebstahlschutz |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, Specialized 2.0, 70 Nm, Display: MasterMind TCD |
| Akkukapazität | 710 Wh |
| Reichweite | > 100 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

Mit dem Turbo Vado will Specialized das Fahrrad für alle Anlässe bauen. Es soll für die schnelle Fitnessrunde ebenso taugen wie für Besorgungen im Alltag oder den Wochenendtrip. Viele der verbauten Teile kommen aus dem eigenen Specialized-Kosmos – etwa die extra langen Schutzbleche, die Schmutz wirkungsvoll abhalten. Aber auch die gut laufenden Reifen mit breitem Mittelsteg, Motor und Display sind Eigenentwicklungen. Der Gepäckträger punktet mit 27 kg erlaubter Zuladung. Für mehr Gepäck bietet Specialized ein Front-Rack an, das bis zu 10 kg schultern darf. Außerdem gibt der Hersteller das Rad für den Anhängerbetrieb mit 60 kg frei. Damit wird das Turbo Vado zum Packesel. Ein Sicherheitsplus ist der integrierte Diebstahlschutz. Neben einem Ton- und Lichtsignal wird der Motor deaktiviert und kann nur nach Pin-Eingabe wieder genutzt werden. Steuerbar ist die Funktion per App.

## Leiser, kräftiger Antrieb

Die Sitzposition auf dem Turbo Vado ist komfortabel ausgelegt. Der Fahrer sitzt ziemlich aufrecht, der Lenker ist gekröpft ergonomisch. Das Rad wirkt dadurch entspannt, ohne lethargisch zu werden. Das mittig positionierte Farbdisplay liegt gut im Blick, auch die Bedieneinheit am Lenker gefällt mit guter Positionierung. Zusammen mit den Flossengriffen und den breiten Pedalen ergibt sich ein stimmiges, ergonomisches Bild. Auch der Mittelmotor weiß zu gefallen, besonders durch seine akustische Zurückhaltung. Dabei geht er durchaus kräftig zu Werke, auch wenn die Leistungswerte nicht ganz auf dem Niveau eines Bosch Performance CX oder Shimano EP8 liegen. Im Zusammenspiel mit der knackigen Sram-Kettenschaltung erklimmt das Turbo Vado auch steile Berge. Wohlfühl-Terrain ist jedoch eher eine hügelige Landschaft. Die Reifen rollen sehr gut ab und überzeugen auch auf Kieswegen.

**FAZIT**

Specialized verspricht mit dem Turbo Vado einen Alleskönner und liefert ab. Eine hochwertige, komplette Ausstattung wird durch Transportqualitäten ergänzt.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●○ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Design | ●●●●○ |

⊕ Kräftiger Gepäckträger, leiser Motor, gelungene Ergonomie

⊖ Bremskabel vor dem Scheinwerfer

| Preis-Leistung | ●●●●◐ |
|---|---|

Note 1,4 Sehr gut

*Fotos: Gideon Heede*

MODELLJAHR 2023

**Kultiviert, leise, kraftvoll: der Yamaha PW-S2.**

**Erstaunlich viel Komfort: die 100-mm-Stahlfedergabel.**

| PREIS | 3599 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 26,7 |
| Zul. Gesamt-gewicht | 130 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 40, 45*, 50, 55, 60 cm; Tiefeinst.: 28, 45, 50 cm |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | SR Suntour, Mobie 25 LOR, 100 mm |
| Bremsen | hydr. 2-Kolben-Scheiben-bremse, Shimano Deore, 180/ 160 mm |
| Spritzschützer | Curana, Aluminium |
| Sattelstütze | Aluminium, starr |
| Sattel | Selle Royal Essenza |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shima-no Deore, 10 Gänge |
| Lichtanlage | v: Herrmans H-Black MR4 / h: Spanninga Aer-line 2.0 mit Bremslicht |
| Bereifung | Continental Contact Cruiser, 27,5“, 60 mm |
| Sonstiges | Gepäckträger bis 25 kg, Steckachsen |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, Yamaha PW-S2, 75 Nm, Display: Yamaha Sideswitch |
| Akkukapazität | 720 Wh |
| Reichweite | > 100 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

WINORA Yucatan X10 high

# Für Kraftmeier und Sparfüchse

Winora aus Sennfeld in Unterfranken baut seit fast 110 Jahren Fahrräder, inzwischen natürlich auch E-Bikes. Das Yucatan der neuesten Generation hat ein völlig neues, sportliches und aufgeräumtes Rahmendesign. Auffällig sind die in einer Linie abfallenden und ineinander übergehenden Oberrohr und Sattelstrebe. Im noch recht schlank wirkenden Unterrohr verbirgt sich der erstaunlich große 720-Wh-Akku, der den kultivierten Yamaha PW-S2-Motor speist. Mit diesem Antrieb und seiner frischen Form und Farbe hebt sich das Yucatan erfreulich aus der Masse der Trekking-Räder heraus. Dazu kommt die durchdachte Ausstattung und das insgesamt bemerkenswerte Preis-Leistungs-Niveau. Das Cockpit ist dank verstellbarem Vorbau individuell anpassbar, Reifen und Federgabel bilden eine Einheit, die ordentlich Komfort auf etwas ruppigerem Untergrund wie etwa Pflaster oder nicht asphaltierten Radwegen bietet. Die Komfort-Kirsche auf dem Yucatan wäre eine gefederte Sattelstütze. Die Oberfläche des sehr gut gepolsterten Sattels ist etwas rutschig. Alltagsfahrer und Radreisende gleichermaßen erfreuen sich am Gepäckträger mit doppelter Gepäckstrebe.

## Gute Preisgestaltung

Der Yamaha-Motor hat vier Unterstützungsstufen, die von sehr energiesparender, sanfter Hilfe im Eco-Plus-Modus bis hin zu kraftvollem Schub in der Power-Stufe große Vielfalt bieten. Die 10-Fach-Schaltung passt sehr gut zum Motor und passt einwandfrei zur Preisgestaltung des Yucatan X10 high. Auch die Bremsanlage ist stimmig. Sie kommt mit dem 26,7-Kilo-Rad gut zurecht. Das Rad ist damit zwar kein Leichtgewicht, in Anbetracht des großen Akkus aber wahrlich auch kein Dickschiff. So ergeben sich sehr ausgewogene Fahrleistungen. Das Yucatan lässt sich selbst ohne Motorunterstützung flüssig und fast leichtfüßig bewegen.

**FAZIT**

Das Winora Yucatan X10 high ist ein schönes, vielseitiges Tourenrad, das im Alltag, auf Tagestouren und während der Radreise gleichermaßen viel Spaß bereitet.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Design | ●●●●◐ |

⊕ Vielseitiger Motor, steifer Rahmen, guter Federungskomfort, Fahrleistungen ohne Motor

⊖ Oberfläche des Sattels etwas rutschig

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note 1,5 **Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Macht richtig Spaß: Boschs neuer SX-Motor.

Passt super zum Pendlerrad: die Shimano XT.

KTM Macina Sport SX 10

# Schöne neue Welt

| PREIS | 3699 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 20,9 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 131 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 46, 51, 56, 60 cm; Trapez: 46, 51, 56 cm; Tiefeinst.: 43, 46, 51*, 56 cm |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Suntour NCX-E Air, 63 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr., Shimano MT 402/410, 180/160 mm |
| Spritzschützer | SKS Evo, Aluminium |
| Sattelstütze | KTM Team II |
| Sattel | Selle Royal Explora Man |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano XT, 11 Gänge |
| Lichtanlage | v: Litemove SE-150 / h: Axa Juno |
| Bereifung | Schwalbe G-One Overland, 28“, 45 mm |
| Sonstiges | Gepäckträger bis 20 kg, ergonom. Ergon-Griffe, Anhänger-Zulassung |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line SX, 55 Nm, Display: Purion 200 |
| Akkukapazität | 400 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

KTM baut seit mehr als 50 Jahren Fahrräder, bereits 1994 sammelten die Oberösterreicher erste E-Bike-Erfahrungen. Mit dem Macina Sport SX 10 zeigt KTM, dass sie die Trends der Bikeszene aktiv mitgestalten wollen. Denn das Rad repräsentiert eine wichtige neue Sparte: Leichte Pedelecs mit reduzierter Motorpower und kleineren Akkus. Hintergrund: Immer mehr Fahrer entdecken, dass nicht schiere Kraft und riesige Akkus alleine ein gutes E-Bike ausmachen. Gutes Handling, geringes Gewicht und viel Alltagstauglichkeit werden immer gefragter. Eckdaten: 20,9 Kilogramm, ordentliche Lichtanlage, ein bis 20 Kilo belastbarer Gepäckträger und das puristische, aber gut ablesbare neue Bosch-Purion-Display. Den Rahmen gibt es in insgesamt elf unterschiedlichen Varianten (Diamant-, Trapez- und Tiefeinsteiger-Rahmen je in verschiedenen Größen). Schön leicht, kraftvoller Antrieb, top abgestimmt. Kleiner Akku erweiterbar, angenehme Fahrleistungen auf Asphalt bis Schotter. Weicher Sattel, keine zweite Gepäckstrebe, geringe Zuladung, viele Rahmenvarianten, Cockpit gut anpassbar, ergonomische Griffe. Eher für Feierabend- und Tagestouren, weniger Reiserad.

## Erstaunlich kraftvoll

Fahrer nehmen leicht gestreckt hinter dem ergonomischen Volant auf einem (zu) weichen Sattel Platz. Vom Start weg zeigen XT-Kettenschaltung (Entfaltung von 1,86 bis 8,46 Metern) und Bosch SX-Motor ihre Harmonie. Dem Motor ist kaum anzumerken, dass er „nur“ 55 Nm Drehmoment entwickelt. Er hilft dem Fahrer kraftvoll auch steile Anstiege hinauf. Das geringe Gewicht schlägt sich in natürlichem Handling nieder. Das Rad ist sehr wendig und agil, dabei angenehm steif auch mit viel Gepäck. Die Zuladung ist allerdings etwas beschränkt und so eignet sich das Rad eher für Pendler- und Tagestouren denn als vollwertiges Reiserad.

**FAZIT**

Das KTM Macina Sport SX 10 verkörpert sehr gut die neue Generation leichter E-Bikes. Super zum Pendeln und für Touren, wendig, agil, komfortabel.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●◐ |

⊕ Gewicht, gut abgestimmte Komponenten, toller, leichter Antrieb
⊖ Weicher Sattel

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note **1,6 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Im Unterrohr steckt der 625-Wh-Akku.

Das Kiox-300-Display sitzt zentral im Cockpit.

| PREIS | 3699 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 29,1 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 140 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 50, 55, 60 cm; Trapez: 48, 53 cm; Wave: 44, 48, 52*, 56 cm |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Suntour SF19-NEX E25 NLO, 63 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr., Shimano MT200, 180/160 mm |
| Spritzschützer | Aluminium |
| Sattelstütze | Contec Kano, gefedert |
| Sattel | Selle Royal Essenza |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano Deore, 10 Gänge |
| Lichtanlage | Contec, v: Dlux 50 E+ / h: TL-335 mit Bremslicht |
| Bereifung | Maxxis Metropass, 28“, 50 mm |
| Sonstiges | MIK-Gepäckträger bis 25 kg |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line CX, 85 Nm, Display: Bosch Kiox 300 |
| Akkukapazität | 625 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Stadt — Reise

VICTORIA Tresalo 14

# Knallrot und zuverlässig

Victoria ist einer der bekannten, klassischen deutschen Fahrradhersteller. Seine Kompetenzen liegen vor allem bei Touren- und Stadträdern. Das zeigen die Niedersachsen mit dem Tresalo 14 recht eindrücklich. Auf den ersten Blick fällt der knallrote, schicke, klassisch gezeichnete Trapezrahmen ins Auge. Dazu kommen typische Tourenradkomponenten wie der Racktime-Systemgepäckträger (Belastbarkeit bis 25 kg) mit doppelten Taschenstreben, ein zum Fahrer gekröpfter Lenker mit Flossengriffen und ein mehrfach verstellbarer Vorbau. Sie bieten ebenso ein Plus an Komfort und Ergonomie wie der Selle Royal-Sattel. Dieser ruht auf einer gefederten Sattelstütze. Sie sorgt ebenso für Fahrkomfort wie die Stahlfedergabel und die sehr guten Maxxis-Reifen. Der vordere Spritzschützer ist leider etwas kurz, bei widriger Witterung spritzt es gehörig auf die Schuhe. Die Ladebuchse ist recht tief am Tretlager angebracht.

## Langstreckentourer

Sehr gut gefällt die angenehme, leicht gestreckte Sitzposition. Sie ist ideal für längere Touren. Ebenso lobenswert ist der Rahmen, der selbst bei hohem Tempo und mit viel Gepäck beladen absolut fahrstabil bleibt. Der Antrieb mit der 10-fach Deore von Shimano und Boschs stärkstem Motor, dem Performance Line CX passt gut zum Rad. Die Entfaltung der 10-fach-Schaltung (2,21 bis 8,42 Meter) passt für Tagestouren und Radreisen, in steilen Anstiegen muss der CX aber schon gut mitarbeiten. Ab 40 km/h bergab wird die Trittfrequenz recht hoch. Die Bremsen sind solide, lassen sich gut dosieren, die Scheiben aber dürften etwas größer sein. In dieser Kategorie wünschen wir uns mindestens zweimal 180 Millimeter im Durchmesser. Das Victoria Tresalo 14 ist vor allem auf Asphalt sehr angenehm zu fahren, bietet aber auch auf guten unbefestigten Radwegen viel Komfort.

**FAZIT**

Das Victoria Tresalo 14 ist ein zuverlässiges, kraftvolles Tourenrad mit viel Komfort vor allem auf befestigten Wegen. Es eignet sich für Tagestouren und Radreisen.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●○ |

⊕ Laufruhe, Fahrstabilität, Ergonomie, Preis-Leistung

⊖ Tief angebrachte Ladebuchse, etwas kurze Spritzschützer

**Preis-Leistung** ●●●●●

Note 1,5 **Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Im Sichtfeld montiertes Display und verstellbarer Vorbau.

Kompakt und sauber integriert: Boschs Performance Line-Motor.

| PREIS | 3999 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 29,5 |
| Zul. Gesamt-gewicht | 160 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 45, 50, 55*, 60 cm; TE: 45, 50, 55, 60 cm |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | SR Sunt. Mobie A2, 60 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremse, Shimano MT401/ MT420, 180/ 180 mm |
| Spritzschützer | Kunststoff, SKS |
| Sattelstütze | Parall. Federsattelstütze, Ergotec PM705-N |
| Sattel | Selle Royal On Relaxed |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano Deore M5130, 10 Gänge |
| Lichtanlage | v: Herrmans H-Black MR4-E, 120 Lumen, 40 Lux / h: Spanninga Solo |
| Bereifung | v: Schwalbe Super Moto-X h: Schwalbe Pick-Up, je 27,5“, 60 mm |
| Sonstiges | MIK-Gepäckträger (25 kg), Rahmenschloss |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line, 75 Nm, Display: Bosch Intuvia 100 |
| Akkukapazität | 545 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour — Reise

DIAMANT Mandara 160

# Belastbarer Komforttourer

Diamant stellt für 2023 ein vollausgestattetes Trekkingrad mit edlem in Berninabraun-Metallic gefärbten Alu-Chassis auf die Räder, das – teilweise gegossen – ohne Schweißnähte am Steuerrohr auskommt. Weiter überzeugt das Mandara 160 optisch mit sauberer Kabelführung, die vom Cockpit direkt im Steuerrohr verschwindet sowie formschön ins Unterrohr integrierter Batterie. Nahtlos clean ins Gesamtbild eingebettet, sitzt Boschs Performance Line-Motor in der Bikemitte und verspricht mit 75 Nm Drehmoment kultiviertes Anschieben durch abwechslungsreiche Topografie. Mit einer Parallelogramm-Federsattelstütze wird dem Piloten eine Extra-Portion Dämpfungskomfort spendiert, der im Zusammenspiel mit großzügigem 60-mm-Gabelfederweg noch so harten Schlägen trotzen soll. Stolze 160 kg Systemgewicht sind eine Ansage. Knapp 30 kg reines Bike-Gewicht machen das Tragen allerdings zum Kraftakt.

## Laufruhig & leistungsstark

Auf dem Mandara 160 sitzt man angenehm aufrecht und mittig über den Pedalen. Dank großvolumiger Pneus geschmeidig losgerollt, kommt man schnell in den Genuss souveräner Laufruhe und hat dank mittig-exponiertem Display sämtliche Fahrdaten optimal im Blick. Harmonische E-Unterstützung begleitet flüssiges Pedalieren, das auch bei Schaltvorgängen der präzise arbeitenden Deore-Schaltung erhalten bleibt. Für moderate Steilstücke sind zehn Gänge eine gute Wahl. Bei abrupten Bremsmanövern bergab packen die Scheibenbremsen verlässlich bissig zu. Den Härtetest mit Maximalbeladung meistert das Mandara bravourös, Rahmenflattern kommt dank exzellenter Rahmenstabilität auch jenseits der 30 km/h nicht auf. Bei durchweg robusten Anbauteilen fallen die Kunststoff-Spritzschützer etwas ab. Das One-Key-Konzept spart Platz am Schlüsselbund, da an Rahmenschloss und Akku-Abdeckung derselbe Schlüssel passt.

**FAZIT**

Diamants Mandara 160 ist ein komfort-orientiertes Trekkingrad mit erstklassigem Antriebskonzept. Souveräne Laufruhe und hohe Belastbarkeit bieten großartigen Tourenspaß!

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●● |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Design | ●●●●● |

⊕ Rahmenverarbeitung, Antriebskonzept, Komfort, zul. Gesamtgewicht

⊖ Keine Flaschenhalter-Ösen, Ladebuchse weit unten

| | |
|---|---|
| **Preis-Leistung** | ●●●●◐ |

Note **1,4 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

BIS 5000 €

TREKKING

Die V-Box sorgt für Konnektivität.

Top auf allen Untergründen: Al Grounder von Schwalbe.

| PREIS | 3999 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 29,64 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 130 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: M, L*, XL; Tiefeinst.: S/M |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Suntour XCM 32 |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr., Tektro HD-E350, 160/160 mm |
| Spritzschützer | SKS, Aluminium |
| Sattelstütze | Aluminium |
| Sattel | Selle Royal Shadow |
| Schaltung | Nabenschaltung, Shimano Nexus 7, 7 Gänge |
| Lichtanlage | v: / h: MIK, integriert |
| Bereifung | Schwalbe Al Grounder, 27,5“, 60 mm |
| Sonstiges | MIK-Systemgepäckträger bis 25 kg, V-Box-Sicherheitsmodul |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebskonzept | Mittelmotor e:RADDAR ER90, 90 Nm, Display: e:RADDAR |
| Akkukapazität | 720 Wh |
| Reichweite | > 100 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour — Reise

## E:RADDAR erde.1

# Vernetzt

E:RADDAR ist eine Eigenmarke von Storck. Vieles am Rad ist selbst oder in Zusammenarbeit mit namhaften Herstellern entwickelt. Der e:RADDAR-Motor etwa stammt in der Hardware von Vinka aus Japan, die Motorsteuerung hat Storck selbst programmiert. Ein echter Höhepunkt am erde.1 ist die V-Box, ein Telemetrie-Modul, das GPS-Tracking, Statusberichte und vieles mehr ermöglicht. Über die My e:RADDAR-App ist zudem das Einbinden verschiedener Sport-Apps ins E-Bike-System möglich. Wer ohne Smartphone radeln will, dem steht das zentrale Farbdisplay für eine ganze Menge an Infos zur Verfügung. Das erde.1 ist im Auftritt im positiven Sinne unspektakulär. Funktionales Design und solide, zuverlässige Technik bringen einen verlässlichen Alltagsbegleiter hervor, der sich für Kurzstrecken ebenso gut eignet wie für längere Touren. Für ein Tourenrad etwas untypisch, aber immer mehr im Kommen ist die wartungsarme Kombination aus Nabenschaltung und Riemenantrieb. Für große Touren und den Alltag gewappnet ist der MIK-Systemgepäckträger mit bis zu 25 kg Belastung.

### Top-Allzweckreifen

So unspektakulär der Auftritt, so souverän die Fahrleistungen: Das Rad liegt (auch wegen des hohen Gewichts) satt auf der Straße, vermittelt so viel Fahrstabilität und Sicherheit. Der hauseigene Antrieb ist kraftvoll, aber auch etwas rau. Reifen und Federgabel sorgen für gute Dämpfung auch auf Wald- und Feldwegen, die ergonomischen Griffe und der auf Langstrecke ausgelegte Sattel erhöhen den Komfort zusätzlich. Das Fahrverhalten ist schön laufruhig, weniger verspielt in Kurven, aber auch das sorgt für ein sattes Gefühl am Volant. Die Bremsanlage ist zwar sehr zuverlässig, der Druck lässt sich angenehm dosieren. Bei knapp 30 Kilo Radgewicht wünschten wir uns etwas größere Scheiben für noch mehr Sicherheit.

**FAZIT**

Das e:RADDAR erde.1 ist ein souveränes Tourenrad mit spannenden Neuerungen gerade im Software-Bereich. Auch die Fahrleistungen wissen zu erfreuen.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●◐ |
| + Komfort, Konnektivität | |
| − Gewicht, kleine Bremsscheiben | |
| **Preis-Leistung** | ●●●●◐ |

Note 1,7 Gut

*Fotos: Gideon Heede*

Zu Unrecht Nische: der Yamaha PW-X3.

Sehr variabler Gepäckträger.

| PREIS | 3999 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 25,6 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 130 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 45, 50, 55*, 60 cm; Trapez: 40, 45, 50, 55 cm; Tiefeinst.: 45, 50, 55 cm |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Suntour Mobie25 LOR Air, 63 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr., Tektro HD-T390, 180/180 mm |
| Spritzschützer | Eurofender Tempo |
| Sattelstütze | Husqvarna, Aluminium |
| Sattel | Husqvarna Ergo |
| Schaltung | Kettenschaltung, Sram GX Eagle, 12 Gänge |
| Lichtanlage | v: Litemove HKSE-150 / h: Axa Blueline E |
| Bereifung | Schwalbe Super Moto-X Performance, 27,5“, 62mm |
| Sonstiges | MIK-Systemgepäckträger bis 25 kg, Anhängerzulassung, variabler Vorbau, Micro-USB-Ladebuchse |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, Yamaha PW-X3, 85 Nm, Display: Yamaha C |
| Akkukapazität | 630 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

HUSQVARNA Pather 3

# Kraftvoller Langstreckler

Husqvarna hat sich in den vergangenen Jahren zu einem großen Player im E-Bike-Markt entwickelt. Unter dem Dach der österreichischen Pierer Mobility Group arbeitet Husqvarna seit Beginn mit Yamaha zusammen. Der japanische Motorenhersteller lässt sich international durchaus mit Bosch vergleichen, auch wenn er hierzulande eher selten in E-Bikes auftaucht. Das Pather 3 soll cleanes, skandinavisches Design mit Top-Fahrleistungen kombinieren. Die Plattform ist für 2024 komplett neu entwickelt. Das Pather 3 ist auf positive Weise unspektakulär. Das Rad giert nicht nach dem roten Teppich, sondern will seinem Fahrer ganz praktisch das bestmögliche Fahrerlebnis bieten. Das beginnt mit dem anpassbaren Cockpit und dem bequemen Sattel. Der recht gerade Lenker und die ergonomischen Griffe passen zur leicht sportlichen Sitzposition. Der MIK-Systemgepäckträger schultert bis 25 kg, Packtaschen lassen sich dank zweitem Strebenpaar für einen niedrigen Schwerpunkt tief anbringen.

## Bergziege

Der PW-X3-Motor ist Yamahas Pendant zu Boschs Performance Line CX. Die Fahrleistungen lassen sich durchaus vergleichen, sei es bei der Kraftentfaltung oder bei der feinfühligen Motorsteuerung etwa an der Unterstützungsschwelle. Nur im Stand mit dem Fuß auf dem Pedal ist er etwas nervös. Zusammen mit der weit gespreizten Sram-Kettenschaltung (Entfaltung 1,68 bis 7,65 Meter) sorgt er dafür, dass selbst steilste Anstiege ihren Schrecken verlieren. Der Automatik-Modus des Motors, der in jeder Fahrsituation die Unterstützung variiert, funktioniert super und sorgt für ein sehr natürliches Fahrgefühl. Tektro-Bremsen und Lichtanlage sorgen für viel Sicherheit, die voluminösen Reifen und die Luftfedergabel für Komfort. Ein Extralob gibt es für den absolut klapperfreien Aufbau des Rads.

**FAZIT**

Das Husqvarna Pather 3 ist ein sehr angenehmes Tourenrad mit kultiviertem, kraftvollem Antrieb und auch für Langstrecken angenehmem Komfort.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●○ |

⊕ Angenehmer Fahrkomfort, kultivierter Antrieb, langstreckentauglich

⊖ Akkuentnahme nach unten etwas fummelig, geringes zul. Gesamtgewicht, tief angebrachte Ladebuchse

**Preis-Leistung** ●●●●●

Note
**1,6 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

BIS 5000 €

TREKKING

Große Schrift, hoher Kontrast: Das 2,5“-Display Intuvia 100.

Schwabenpower fürs Gelände: Boschs Performance Line CX-Motor.

| PREIS | 3999 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 30,8 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 145 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 46, 50, 55 cm; Trapez: 46, 50, 55* cm |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | RST Pulse Air 29-15 TNL+, 100 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremse, Shimano BR-MT410, 180/180 mm |
| Spritzschützer | Kunststoff, SKS |
| Sattelstütze | Alu, Ergotec ATAR |
| Sattel | Selle Royal Essenza |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano Deore Linkglide RD-M5130, 10 Gänge |
| Lichtanlage | v: AXA Blueline 30, 30 Lux / h: AXA Juno |
| Bereifung | Schwalbe Marathon Plus 28“, 55 mm |
| Sonstiges | Racktime-Gepäckträger (25 kg); Ergotec-Lenker und -Vorbau; Velo-Griffe |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line CX, 85 Nm, Display: Bosch Intuvia 100 |
| Akkukapazität | 750 Wh |
| Reichweite | > 90 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

FAHRVERHALTEN
Laufruhig – Agil

SITZPOSITION
Aufrecht – Sport

EINSATZBEREICH
Stadt – Reise

TRENOLI Tanaro CX Sportivo T

# Kraftvoller Tourenfreund

Der bayerische Hersteller konzipiert seine Tanaros seit jeher für einen breiten Einsatzbereich – und stattet seine Produktreihe für 2024 erstmals mit Boschs CX-Kraftpaket für anspruchsvolle Touren aus. Weiter glänzt der rote Alu-Rahmen in neuem Design und strahlt in weichkantigem Profil in klarer Formsprache viel geometrischen Komfort aus. Beim aufgeräumten Cockpit setzt Trenoli auf Ergotec-Komponenten, die speziell für den E-Bike-Einsatz entwickelt wurden. Direkt in den Steuersatz laufende Züge, gut schließende und wasserdichte Akku-Abdeckung sowie Kettenschutz schaffen cleane Optik – im Unterrohr schlummernde Stromreserven von üppigen 750 Wh ausgedehnte Tourenhorizonte. Dank RST-Federgabel mit 100 mm Hub können diese reichlich Geländepassagen beinhalten. Zwei Flaschenhalter sowie der 25 kg schulternde Racktime-Träger bieten Potenzial für Wasserversorgung und Tour-Equipment.

## Steif & sehr motorstark

Bei aufrechter Sitzposition verschafft der breite und gut in der Hand liegende Lenker souveräne Fahrkontrolle des satt und spurtreu rollenden Elektro-Tourers. Während der Sattel für Langstrecken etwas zu weich erscheint, lassen sich Schalt-, und Bremshebel sowie die LED-Remote super intuitiv bedienen. Als Teil von Boschs Smart System zeigt das mittig platzierte Display u. a. an, wann hoch oder runtergeschaltet werden sollte. Apropos: Hier wartet das Tanaro CX Sportivo T mit Shimanos 10-Gang-Deore auf, deren Entfaltung gut gewählt ist und Gangwechsel sehr präzise verlaufen. Steigungen treibt der Bosch-Motor bereits in Stufe 3/4 enorm kräftig hinauf – die pannensicheren Schwalbe-Pneus fühlen sich dabei mit ihrem griffigen Profil und auf feinkörnigem Untergrund am wohlsten. Bergab überzeugt die hydraulische Shimano-Bremsanlage mit 180er Rotoren in Bezug auf Dosierbarkeit und Präzision vollends.

## FAZIT

Stimmige Ausstattung, kräftiger CX-Motor und großer Stromvorrat an Bord: Optisch gelungen, lädt das Tanaro CX Sportivo T von Trenoli mit guten Komfortwerten zur XXL-Tour ein.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●○ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●○ |
| Wartungsaufwand | ●●●●◐ |

\+ Motorpower, Akkukapazität, ausgewogene Fahreigenschaften, Rahmensteifigkeit, Kettenschutz

\– Spritzschützer etwas instabil, Flossengriffe kantig

| Preis-Leistung | ●●●●◐ |
|---|---|

Note 1,7 Gut

*Fotos: Gideon Heede*

Elektro Rad EMPFEHLUNG SEHR GUT 1/2023

Der hohe Scheinwerfer leuchtet gut aus.

Einfaches Handling statt Integration beim Akku.

DIAMANT Zing Deluxe

# Spaßiger Leichtfuß

| PREIS | 4199 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 23,37 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 136 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 50, 55, 60 cm; Trapez: 45, 50*, 55 cm; Tiefeinst.: 45, 50, 55 cm |

## AUSSTATTUNG

| | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | SR Suntour Mobie 34, 60 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremse, Shimano MT401 / MT420, 180/ 180 mm |
| Spritzschützer | SKS, Kunststoff |
| Sattelstütze | Bontrager Aluminium, 31.6mm, 12 mm Offset |
| Sattel | Selle Royal Vivo |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano XT M8130, 11 Gänge |
| Lichtanlage | v: Herrmans H-Black MR8/ h: Spanninga SOLO for e-bike |
| Bereifung | Schwalbe G-One, 27,5“, 57mm |
| Sonstiges | - |

## ANTRIEB

| | |
|---|---|
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line CX, 85 Nm, Display: Bosch Kiox 300 |
| Akkukapazität | 545 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

FAHRVERHALTEN

Laufruhig — Agil

SITZPOSITION

Aufrecht — Sport

EINSATZBEREICH

Tour — Reise

Diamant versucht den aufgesetzten Akku des Zing Deluxe nicht zu verschweigen, sondern sie setzen ihn regelrecht in Szene. In der Praxis hat diese Bauform Vorteile. Viel einfacher und schneller kann man einen Akku kaum abnehmen, etwa zum Laden in der Wohnung. Außerdem kann der Rahmen selber schön schlank bleiben, weil er keinen Akku schlucken muss, das spart Gewicht und Platz. An der Ausstattung hat der Hersteller nicht gespart. Als Antrieb setzt Diamant auf den stärksten Motor von Bosch und das Smart System mit Smartphone-Anbindung. Die hydraulischen Scheibenbremsen überzeugen ebenso wie die Shimano-XT-Schaltung. Ein breiter Spritzschutz, ein kräftiger Gepäckträger und eine helle Lichtanlage sind ebenfalls an Bord. Dabei gefällt die hohe Anbringung des Scheinwerfers am Lenker mit guter Ausleuchtung. Diamant bietet das Rad auch mit dem größeren 725-Wh-Akku an.

### Weckt den Spieltrieb

Das Zing Deluxe macht Spaß! Das liegt weniger an einem bestimmten Bauteil, als an dem sehr gut gewählten Mix. Der Bosch CX-Motor schiebt gewohnt bullig, die Bremsen packen kräftig zu – das schenkt Sicherheit. Außerdem stimmt die Ergonomie an allen Kontaktpunkten. Das Zing Deluxe positioniert den Fahrer aufrecht und leicht nach vorne geneigt, der Lenker fällt wie von allein mit seinen Flossengriffen in die Hände. Die breiten Schwalbe G-One Allround dämpfen sehr gut und überzeugen mit Grip ohne Ende. Daher verführt das Rad zu der ein oder anderen Extrarunde oder einem bis dahin unbekannten Abzweig im Wald, selbst bei Minus 10 Grad und verschneiten Teststraßen. Gepäck steckt das Zing Deluxe ebenso klaglos weg und präsentiert sich als sicherer Begleiter für den Alltag, aber auch für Touren. Gut gelöst ist die Kabelverlegung, der Rahmen wirkt sehr aufgeräumt und edel, Schweißnähte sind unsichtbar.

### FAZIT

Das Zing Deluxe überzeugt mit geringem Gewicht und einem gelungenen Ausstattungsmix. Es erlaubt sich keine echten Schwächen und sorgt für große Freude bei Ausfahrten.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●● |
| Komfort | ●●●●● |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●● |
| Design | ●●●●● |

⊕ Leichtfüßiges Handling, starker Antrieb, guter Komfort

⊖ Bosch-Controller mit Handschuhen schwer zu bedienen

| Preis-Leistung | ●●●●● |
|---|---|

Note 1,3 Sehr gut

*Fotos: Gideon Heede*

BIS 5000 €

TREKKING

Auf Tempo ausgelegte 12-Gang-XT-Kettenschaltung.

Cleanes Cockpit mit Purion-Bedieneinheit.

| PREIS | 4299 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 22,9 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 136 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 45, 50, 55* cm |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Suntour Axon 32 Boost Magnesium, 60 mm |
| Bremsen | hydr. 4-Kolben-Scheibenbr., Shimano MT-4001, 180/180 mm |
| Spritzschützer | SKS, Kunststoff |
| Sattelstütze | Bontrager, Aluminium |
| Sattel | Selle Royal Vivo Moderate Ergo |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano XT, 12 Gänge |
| Lichtanlage | c: Herrmans H-Black MR9e / h: Spanninga Pimento XE |
| Bereifung | Schwalbe G-One, 27,5“, 57 mm |
| Sonstiges | Bontrager MIK-System-gepäckträger bis 25 kg |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line CX, 85 Nm, Display: Purion 200 |
| Akkukapazität | 545 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour — Reise

DIAMANT Zing Super Deluxe HCH

# Selbstbewusster Sachse

Diamant ist der älteste Fahrradhersteller in Deutschland – und der einzige große aus Ostdeutschland. In Hartmannsdorf bei Chemnitz entstehen Fahrräder, die sowohl technisch auf der Höhe der Zeit sind als auch eine klare, eigenständige Designsprache verfolgen. Dass Diamant nicht immer den Trends hinterherläuft, sondern selbstbewusst eigene Akzente setzt, zeigt sich etwa am Zing Super Deluxe HCH. Auf den ersten Blick fällt der teilintegrierte Akku auf, der sich nicht dem Diktat des Intube-Akkus unterwirft. Zudem zeigen die Sachsen mit diesem Rad, dass sich Kraft und Leichtigkeit nicht ausschließen müssen: Knappe 23 Kilo für ein Full-Power-Bike mit Vollausstattung sind eine echte Ansage an die Konkurrenz. Diamant geht dabei kaum Kompromisse ein. Selbst der Preis ist trotz des hochwertigen Gesamtpakets moderat. Sattel und Flossengriffe sind straff und komfortabel.

## Dynamisch und hochwertig

Der Akku ist schön ins Rahmendesign eingebettet, bietet mit einfacher Entnahme und Griff sogar eindeutige Vorteile zum vollintegrierten Akku. Die Silhouette ist dynamisch und passt zur schicken Lackierung. Der Antrieb bestehend aus Boschs Benchmark, dem starken Performance Line CX, und Shimanos hochwertiger XT-Kettenschaltung mit zwölf Gängen ist sportlich ausgelegt und bietet eine Entfaltung von 2,07 bis 9,30 Metern. Das zeugt vor allem von Endgeschwindigkeit, steile Rampen lassen sich damit (und mithilfe des starken Motors) locker erklimmen. Die Sitzposition ist sportlich, ebenso die Fahreigenschaften: Präzises Handling und Geradeauslauf kennzeichnen das Zing. Der Rahmen ist selbst voll beladen sehr steif, der Dämpfungskomfort durch Reifen und Federgabel hoch. Die 4-Kolben-Bremse bietet weit mehr, als in dieser Preisklasse zu erwarten ist. So taugt das Zing auch zum Reisebegleiter.

**FAZIT**

Diamant zeigt mit dem Zing Super Deluxe HCH, dass ein Full-Power-E-Bike voll alltagstauglich, leicht und schick sein kann. Chapeau!

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●○ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●● |
| Wartungsaufwand | ●●●●○ |

⊕ Design, Fahrdynamik, Gewicht, Antrieb

⊖ Leicht kippeliger Ständer, Rücklicht nicht stoßgeschützt

| Preis-Leistung | ●●●●● |
|---|---|

Note **1,5 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Sämtliche Kabel verlaufen vom Cockpit direkt ins Steuerrohr.

Boschs Motorbedienung zeigt alle Fahrdaten kompakt farbig an.

| PREIS | 4299 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 20,8 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 130 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: S/45, M/50*, L/55, XL/60 cm; Tiefeinst.: S/45, M/50, L/55 cm |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Aluminium, starr, mit Ösen |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremse, Magura MT30, 160/160 mm |
| Spritzschützer | Kunststoff, mit Kantenschutz |
| Sattelstütze | Carbon |
| Sattel | Selle Royal Essenza+ |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano Deore XT, 1x12 Gänge |
| Lichtanlage | v: Herrmans MR9, 60 Lux h: Herrmans H-Trace |
| Bereifung | Schwalbe G-One Overland Performance, 28“, 50 mm |
| Sonstiges | MIK-Systemgepäckträger m. 25 kg Traglast; Lenker: Concept EX Ergo Riser; Griffe: Ergon GA30 |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line SX, 55 Nm, Display: Bosch Purion 200 |
| Akkukapazität | 400 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

KALKHOFF Endeavour L Excite

# Leichtfüßiger Silberpfeil

Kalkhoff präsentiert für 2024 eine neue Light-Serie, von denen das vollausgestattete Endeavour L Excite nur knapp über 20 kg auf die Waage bringt. Das durchweg schlanke Alu-Chassis, das im Unterrohr den nach oben entnehmbaren 400-Wh-Akku beherbergt, sowie Starrgabel bieten reichlich Ösen für Flaschenhalter, Zusatzakku oder Frontloader – Shimanos Deore XT Schaltung ihrerseits eine große Übersetzungsbreite mit 1x12-Gängen für höhenmeterreiche Touren. Formschön und nach oben gedreht sitzt Boschs neuer SX-Leichtmotor in der Rahmenmitte und wird über die kompakte Purion 200 Display-Bedienungseinheit angesteuert. Schwalbes G-One Overland Pneus sind für Leichtläufig- und Geländegriffigkeit bekannt. Weiter runden die Cloppenburger ihr leichtes E-Trekkingbike mit stabilen Kunststoff-Spritzschützern mit Kantenschutz, Hermanns-Lichtanlage sowie MIK-Systemgepäckträger mit Federklappe hochwertig vollausgestattet ab.

## Agil, schnell & elegant

Breiter, gekröpfter Lenker mit Ergo-Griffen und sehr aufgeräumtes Erscheinungsbild: Das Cockpit, hinter dem man leicht gebeugt Platz nimmt, überzeugt mit 1-a-Bedienkomfort. Flott und leichtfüßig tänzelt es sich flüsterleise über Asphalt. Hohe Steifigkeit, präzise Kurvenlage und Top-Schaltperformance lassen das Bike stets an der 25-km/h-Schwelle flitzen – in Eco und Tour+ mit merklich mehr Eigenleistung. Neu ist der Sprint-Modus (Stufe 3/4), der dynamische Unterstützung bei steigender Trittfrequenz liefert und gerade an steileren Anstiegen harmonische Schubkraft generiert. Selbst auf Schotter beschleunigt das Kalkhoff zugstark und griffig, was ein sportliches Trekkingerlebnis zur Folge hat – auch mit gefüllten Packtaschen. Dem leichtgewichtigen Ansatz zollt, wenig überraschend, etwas der Komfort Tribut. Gute Verzögerung bei Bremsmanövern liefern Maguras MT30 mit 160er Discs.

**FAZIT**

Schlanker Rahmen und leichte Komponenten: Kalkhoffs Endeavour L Excite steht mit Boschs SX-Motor und hoher Alltagstauglichkeit für eine neue Ära im E-Trekkingbike-Segment.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●● |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●○ |

\+ Leichtläufigkeit, Agilität, Antriebseffizienz, viele Ösen, Gewicht

– Etwas reduzierter Fahrkomfort, Vorbau in Neigung und Höhe fixiert

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note
**1,5 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Außenladebuchse und Akkuentnahme direkt nebeneinander.

Das Vectro S20 federt am Gabelschaft.

| PREIS | 4399 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 25,9 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 130 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 53, 56, 59*, 62 cm; Tiefeinst.: 50, 53, 56, 59 cm |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Aluminium, Monoshock Federgabel, 30 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremse, Shimano MT201, 160/160 mm |
| Spritzschützer | Koga, Kunststoff |
| Sattelstütze | Koga Sattelstütze, klappbar, gefedert |
| Sattel | Selle Royal Vivo Ergo Sport |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano SLX, 11 Gänge |
| Lichtanlage | v: B&M IQ X-S, h: Axa Juno-E |
| Bereifung | Schwalbe Energizer Plus Addix, 28“, 51 mm |
| Sonstiges | Luftpumpe und Rahmenschloss inklusive |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Shimano EP6, 85 Nm, Display: Shimano EP600 SC-EN610 |
| Akkukapazität | 500 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

KOGA Vectro S20

# Neu gedacht

Nanu – wo ist denn da der Akku? Koga geht beim Vectro S20 neue Wege bei der Unterbringung des Energiespeichers. Statt im Umfeld des Unterrohrs findet der Akku seinen Platz zwischen Sattelrohr und Hinterrad. Der Vorteil dieser Bauweise liegt neben dem schlanken Rahmendesign in der Zentralisierung der Masse. Der Hersteller bietet zwei verschiedene Akkugrößen an, 500 und 630 Wh passen in das Staufach. Der Sattel wird über einen Hebel abgeklappt, um Platz für die Entnahme zu machen, wenn man nicht die Außenladebuchse nutzt. Zweite Besonderheit ist die Gabelfederung: Koga setzt auf eine Schaftfederung mit 30 mm Federweg statt auf gefederte Holme. Positiv, der Hersteller liefert Luftpumpe und Rahmenschloss gleich mit. Die Beleuchtung ist hochwertig, der Gepäckträger darf 25 Kilo zuladen und kommt mit integriertem Expander. Motor, Akku, Display und Bedieneinheit kommen von Shimano.

## Leiser Kraftprotz

Der EP6-Motor überzeugt im Koga mit einer dezenten Geräuschkulisse bei bärigem Schub. Besonders gelungen ist der Trail-Modus, der die Kraft individuell an den Bedarf anpasst. Das Display bietet zwar viele Infos in Farbe, dürfte aber gerne heller werden, um im Sonnenschein ablesbar zu sein. Die Knöpfe an der Bedieneinheit sind ziemlich klein, außerdem ist die Einheit zu weit weg vom Griff. Davon abgesehen gefällt die Ergonomie des Vectro S20. Die Haltung ist aufrecht und leicht geneigt. Die Kröpfung des Lenkers ist gut gewählt, ebenso die ergonomischen Flossengriffe. Die Shimano SLX-Kettenschaltung gefällt mit geschmeidigen und leisen Schaltvorgängen. Die hydraulischen Scheibenbremsen geben sich im besten Sinne unauffällig. Der Komfort mit Schafft- und Sattelfederung ist gelungen. Zudem rollt das S20 wirklich gut. Leider hat der Klappmechanismus des Sattels merklich Spiel.

**FAZIT**

Das Koga Vectro S20 ist ein komfortables und agiles Trekkingrad mit Vollausstattung. Das Design fällt auf, ohne die Funktion zu stören.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Design | ●●●●◐ |

⊕ Kräftiger und leiser Antrieb, komfortables und agiles Fahrverhalten, hochwertige Komponenten

⊖ Bedieneinheit unergonomisch, Spiel im klappbaren Sattel

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note **1,4 Sehr gut**

*Fotos: Jürgen Amann*

Die Gabel sorgt für Komfort auch auf Feldwegen.

10 Gänge reichen im flachen bis hügeligen Gelände.

| PREIS | 4499 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 27,8 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 156 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: M, L, XL, XXL; Trapez: S, M, L*, XL |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Suntour XCR 34 Air |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr. ‚Shimano MT410, 180/180 mm |
| Spritzschützer | Aluminium |
| Sattelstütze | Giant |
| Sattel | Selle Royal Vivo Ergo Moderate |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano Deore, 10 Gänge |
| Lichtanlage | v: Giant Recon HL100 / h: Axa NYX mit Bremslicht |
| Bereifung | Giant Crosscut Gravel 1, 28“, 57 mm |
| Sonstiges | MIK-Systemgepäckträger freigegeben für Kindersitze, belastbar bis 27 kg |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, Giant/Yamaha SyncDrive Pro2, 85 Nm, Display: RideDash Evo |
| Akkukapazität | 800 Wh |
| Reichweite | > 100 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour — Reise

GIANT Explore E+ Pro 1 STA

# Komfort trifft Ergonomie

Giant macht als einer der größten Fahrradhersteller der Welt seinem Namen alle Ehre. Von seinem Deutschlandsitz in Erkrath bei Düsseldorf vertreibt Giant Räder aller Gattungen mit und ohne Motor. Das Explore E+ Pro 1 STA ist ein klassisches Tourenrad mit einigen pfiffigen Details. So kann der ohnehin große 800-Wh-Akku mit dem externen EnergyPak um bis zu 250 Wh erweitert werden. Ösen für Flaschenhalter oder ein Faltschloss gibt es gleich doppelt. Die ordentliche Luftfedergabel ist ebenso passend wie die breiten Reifen mit Gravel-Stollen, der Trekkingsattel und das Cockpit mit variablem Vorbau, Lenker mit leichtem Rise und Flossengriffen mit praktischen Hörnchen. Die Schutzbleche sind aus Alu, breit und so tief gezogen, dass kaum verwirbeltes Spritzwasser auf Schuhen und Beinen landet. Der Lichtkegel des Giant-LED-Strahlers ist sehr definiert und ordentlich hell. Angenehm ist die Giant-Bedieneinheit unterhalb des linken Griffs, sie ist mit Winterhandschuhen aber nicht ganz leicht zu bedienen. Umso überzeugender aber ist das Giant-Display.

## Harmonischer Motor

Die Sitzposition ist angenehm aufrecht, aber gestreckt genug für flotte Überlandfahrten. Für Komfort sorgen die Gabel und die breiten Reifen, eine Federsattelstütze vermissen wir kaum. Der Giant SyncDrive-Motor, den Yamaha baut, ist sehr angenehm und kultiviert, mit dezenter Geräuschentwicklung. Die Kraftentfaltung ist harmonisch und stark, vor allem der Automatikmodus gefällt uns sehr. Reichweiten von bis zu 200 Kilometern verspricht er laut Display, nach langer Testrunde erscheint das durchaus realistisch. Die Shimano-Deore-Kettenschaltung mit zehn Gängen passt zum Antrieb, ein Zahnkranz mehr aber könnte zumindest in bergigem Terrain nicht schaden. Die Bremsen kommen mit dem Bike insgesamt gut zurecht.

**FAZIT**

Das Giant Explore E+ Pro 1 STA ist ein sehr angenehmes, unprätentiöses Trekkingrad mit viel Zuladung, guter Gepäckaufnahme und einem Antrieb, der viel Spaß macht.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●○ |

⊕ Motor, Zuladung, Schutzbleche, Lenker mit Hörnchen, Gepäckträger mit Kindersitzfreigabe

⊖ Akkuentnahme fummelig und nach unten

| Preis-Leistung | ●●●●◐ |
|---|---|

Note 1,5 Sehr gut

*Fotos: Giant*

Stabiler Racktime-Gepäckträger mit Kindersitzzulassung.

Der stark gekröpfte Lenker passt nicht ganz zum sportiven Rad.

| PREIS | 4499 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 23,92 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 140 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 53, 57, 61 cm; Trapez: 45, 50, 55*, 60 cm; Wave: 45, 50 , 55 cm |

## AUSSTATTUNG

| | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Aluminium mit Stahlschaft, starr |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremse, Shimano Deore, 160/ 160 mm |
| Spritzschützer | SKS |
| Sattelstütze | Feinwerk, starr |
| Sattel | Feinwerk Comfort Plus |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano Deore/ XT-Mix, 1x10 Gänge |
| Lichtanlage | v: Lezyne Power E115/ h: Axa Blueline E-Bike |
| Bereifung | Schwalbe G-One Allround, 27,5“, 50 mm |
| Sonstiges | Kindersitze zugelassen am Sattelrohr und Gepäckträger |

## ANTRIEB

| | |
|---|---|
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line, 75 Nm, Display: Bosch Intuvia 100 |
| Akkukapazität | 625 |
| Reichweite | > 100 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

FAHRVERHALTEN
Laufruhig – Agil

SITZPOSITION
Aufrecht – Sport

EINSATZBEREICH
Tour – Reise

MAXCYCLES In Lite 2

# Sportiver Individualist

Maxcycles ist eine Fahrradmanufaktur aus dem Münsterland. Ein großes Plus ist die Individualisierbarkeit, denn der Hersteller bietet einen Konfigurator für die verschiedenen Modelle. Ob Kette oder Riemen, diverse Schaltungen und Gabeln, der Kunde hat die Wahl. Außerdem bietet Maxcycles drei verschiedene Rahmenformen und diverse Größen an. Die Wunschfarbe kann aus der kompletten RAL Classic-Palette ausgesucht werden. Das getestete In Lite 2 zeigt somit nur eine mögliche Variante. Beim Antrieb setzt der Hersteller auf das Smart System von Bosch in Verbindung mit dem Intuvia-100-Display. Eine hochwertige Lichtanlage und ein stabiler Gepäckträger komplettieren das Bild des stimmig ausgestatteten Rades. Der Gepäckträger ist ebenso für die Montage eines Kindersitzes zugelassen wie das Sattelrohr. Die verbauten Kunststoff-Schutzbleche sind ausreichend breit und lang.

## Sportlich und harmonisch

Das Rad bietet eine ausgewogene Mischung aus Komfort und Sportlichkeit. Die Alu-Starrgabel sorgt für ein direktes Fahrverhalten, bietet aber zumindest Restkomfort. Die guten Schwalbe G-One Allround dämpfen ordentlich und bieten erstaunlich viel Grip, selbst bei winterlichem Wetter. Einzig der Lenker des Testrades passt nicht ins Setup – er ist zu stark gekröpft und harmoniert nicht mit dem sportiven Gesamteindruck. Die Sitzposition ist aufrecht mit gutem Überblick. Auch wenn Maxcycles auf die höchste Ausbaustufe von Bosch verzichtet und „nur“ den Performance Line-Motor ohne CX-Zusatz verbaut, fühlt sich das In Lite 2 nie untermotorisiert an. In Verbindung mit der 10-Gang-Kettenschaltung mit Deore und XT-Komponenten sorgt der Mittelmotor für ein geschmeidiges Vorankommen. Die Übersetzung ist gut gewählt, sowohl steile Anstiege als auch schnelle Passagen sind damit möglich.

### FAZIT

Das In Lite 2 ist ein sportives Trekkingrad. Die Starrgabel sorgt für ein direktes Handling, die Ausstattung ist komplett und stimmig. Im Konfigurator individualisierbar.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●○○ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Design | ●●●●◐ |

⊕ Individualisierbar im Konfigurator, Ausstattung, Verarbeitung

⊖ Etwas zu stark gekröpfter Lenker

| Preis-Leistung | ●●●●◐ |
|---|---|

Note 1,4 Sehr gut

Fotos: Gideon Heede

Sicherheit ab Werk bringt das Contec-Rahmenschloss ans Rad.

Per Griff am Sattel manövriert man das Manoc 4 leichter.

| PREIS | 4499 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 30,22 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 170 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 50, 54*, 58 cm; Tiefeinst.: 46, 50, 54, 58 cm |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | RST Aerial 29-15, Federweg: 80 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr., Tektro HD-T390, 180/160 mm |
| Spritzschützer | Curana Apollo |
| Sattelstütze | Ergotec Patent Skalar |
| Sattel | Selle Royal Orbis Moderate |
| Schaltung | Shimano Deore, 1x10-Gang |
| Lichtanlage | Contec DLux 120 E+/ Contec TL-335 E-Stop |
| Bereifung | Continental Contact Urban, 28“, 50 mm |
| Sonstiges | option. GPS-Tracking/ Bikeortung via Bosch Connect Module mgl. |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, Bosch Performance CX, max. Drehmoment: 85 Nm |
| Akkukapazität | 625 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Stadt – Reise

VICTORIA Manoc 4

# E-Trekking-Schönling

Ein Blickfang ist Victoria mit dem Manoc 4 gelungen: Die 2-Farb-Lackierung des Alurahmens leuchtet je nach Lichteinfall stärker lila oder dunkelgrün; was ein wenig an Nordlichter erinnert. Komfort ist ein zentrales Stichwort für das Manoc 4: Um Stöße von holprigen Untergründen (Kopfsteinpflaster etc.) zu puffern, drehen sich am Manoc 4 breite 50-mm-Contact-Urban-Pneus von Conti. Komfortsteigernd arbeitet am Vorderrad die RST Aerial-Federgabel mit 80 mm Hub. Um Steilanstiege zügig zu erklettern, arbeitet am Manoc 4 der Bosch CX-Antrieb (85 Nm) mit Smart System für top digitale Konnektivität. So definiert man per zugehöriger Bosch eBike Flow App die vier Motormodi individuell, nutzt darüber mit Einbindung der Komoot-Tourenplanungsapp die Navigationsfunktion. Die Stromversorgung übernimmt der Bosch Powertube-Akku mit recht großer 625-Wh-Kapazität, der sich zum Laden praktisch nach oben aus dem Unterrohr entnehmen lässt.

## Gerne mit Tempo

Der turbostarke Bosch CX-Motor ist top darin, das hohe Gewicht des Manoc 4 zu „ignorieren“ und Rad wie Fahrer rasch zu beschleunigen. Dabei unterstützen die dezent sportive, längere Sitzposition plus das steife Aluchassis. Auch steile Anstiege erobert man so locker, wozu der Auto-Fahrmodus häufig ausreicht. An, unter hoher Last gefahrenen, Rampen noch spritziger agiert die Turbo-Unterstützung, wobei das Bosch-Aggregat nicht eben flüsterleise arbeitet. Schnelle Abfahrten machen Spaß: Hier liegt das Manoc 4 ruhig und sicher, schenkt per breitem, komfortabel gekröpftem Lenker top Kontrolle. Nur die Bremsen dürften mehr Biss haben. Enge, aufeinander folgende Kurven verlangen Geschick: Hier schiebt das schwere Rad etwas übers Vorderrad. Auf rauen Feldwegen gefällt das Victoria, allerdings geizt die straffere RST-Gabel etwas mit Komfort. Zudem klackern Akku/Akkuabdeckung bei gröberen Stößen vom Untergrund leicht.

**FAZIT**

Das Manoc 4 punktet mit ausgeprägter Laufruhe, starkem Antrieb und ergonomischem, breitem Cockpit während City- und Überlandfahrten auf nicht zu grobem Untergrund.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●○ |

⊕ Hohes Systemgewicht, Motor, Cockpit-Komfort

⊖ Properes Gewicht, Bremsen fehlt es etwas an Biss, auf rauem Kopfsteinpflaster leicht klackernde Akkuabdeckung

| Preis-Leistung | ●●●◐○ |
|---|---|

Note 1,7 Gut

*Fotos: Gideon Heede*

**Das Fahrwerk ist üppig dimensioniert.**

**Top: 12-Gang-Shimano-XT-Schaltung.**

| PREIS | 4799 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 29,5 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 150 kg |
| Rahmenarten & Größen | Tiefeinst.: 42, 48*, 55 cm |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Suntour XCR34-Boost-Air, 120 mm / Dämpfer: Suntour Raidon Air, 120 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr., Shimano MT-200, 180/180 mm |
| Spritzschützer | ChingChern, Aluminium |
| Sattelstütze | HoheAcht, Aluminium |
| Sattel | Selle Royal Nuvola |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano Deore, 12 Gänge |
| Lichtanlage | Herrmans, v: H-Black MR8 / h: H-Cargo |
| Bereifung | Continental Contact Cruiser, 27,5“, 60 mm |
| Sonstiges | Gepäckträger bis 27 kg, Ursus-Ständer, Fidlock-Halter |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Shimano Steps EP8, 85 Nm, Display: Steps SC-EN600 |
| Akkukapazität | 630 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour — Reise

HOHEACHT Amola Terra

# Eifel-Tourer

HoheAcht ist die Premium-Marke der TechniBike-GmbH mit Sitz – der Name lässt es erahnen – in der Vulkaneifel. Die Idee hinter dem jungen Unternehmen: Menschen zu ermöglichen, neue Horizonte und neue Mobilitätserfahrungen zu erschließen, gleichzeitig die eigene Region neu zu entdecken. Dazu soll unter anderem das Amola Terra beitragen, ein voll gefedertes Tiefeinsteigerrad für Tourenfreunde. Das Setup mit moderaten Continental-Cruiser-Reifen, aufrechter Sitzposition und deutlich gekröpftem Lenker zeigt: HoheAcht will mit dem Fully weniger Offroad-Fans, sondern vielmehr komfortorientierte Freizeitfahrer ansprechen. Das ist durchaus gelungen. Das Rad ist sehr bequem, der Gepäckträger hat Platz und Tragfähigkeit für große Taschen, dazu kommt der starke Antrieb, der auch Gebirgstouren mitmacht. Akku und Lichtanlage erlauben auch lange Touren bis in die Dämmerung und Nacht.

### Top-Kettenschaltung

Dank der 27,5-Zoll-Reifen ist das Amola Terra schön wendig. Shimanos EP8 ist zwar nicht mehr der neueste Motor der 8er-Reihe, seine Tugenden sind aber immer noch überzeugend: leiser Lauf, ausgewogene Kraftentfaltung und in steilen Anstiegen souveräne Power. Dass diese kultivierte Motorkraft auch sauber und effizient auf die Straße kommt, hat sich HoheAcht für die hochwertige 12-Gang-XT-Kettenschaltung entschieden. Eine gute Wahl, denn sie sorgt mit ihrer Entfaltung von 1,61 bis 7,33 Metern in steilen Anstiegen und in schnellen Abfahrten für Laune. Die Scheibenbremsen verzögern kraftvoll und punktgenau, könnten für volle Beladung (bis zu 150 kg Gesamtgewicht) eine Nummer größer sein. Für den Fahrrad-Alltag aber sind sie sehr stimmig. Das Fahrwerk ist üppig dimensioniert, arbeitet feinfühlig und sorgt so für viel Komfort auf Asphalt sowie ruppigen Wald- und Feldwegen.

**FAZIT**

Das HoheAcht Amola Terra ist ein Komfort-Wunder. Fahren auf Asphalt und Schotter ist eine Wonne. Leichten Abzug gibt es für den bei Volllast etwas schwammigen Rahmen.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●○ |

⊕ Antrieb, Fahrwerk, Komfort

⊖ Rahmen bei voller Zuladung etwas schwammig

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note **1,6 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Die hochwertige Lichtanlage liefert sogar Fernlicht.

Die gefederte Satelstütze sorgt für Komfort.

| PREIS | 4799 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 28,87 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 148 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 46, 51, 56, 60 cm; Trapez: 46, 51*, 56 cm; Tiefeinst.: 43, 46, 51, 56 cm |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Suntour XCR 32 ATB Coil 29“ LO, 80 mm |
| Bremsen | hydr. 4-Kolben-Scheiben-bremse, Tektro, 180/ 160 mm |
| Spritzschützer | SKS A69R, 69 mm |
| Sattelstütze | Suntour, gefedert |
| Sattel | Selle Royal Lookin+ |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano Deore M5130, 10 Gänge |
| Lichtanlage | v: B&M Lumotec IQ-XS LED 100-150 Lux/ h: B&M Typ DART brex LED |
| Bereifung | Schwalbe Al Grounder Performance RaceGuard, 28“, 60mm |
| Sonstiges | Fernlicht, Bremslicht, Ladeklappe |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line CX, 85 Nm, Display: Bosch Kiox |
| Akkukapazität | 750 Wh |
| Reichweite | > 100 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour – Reise

KTM Macina Gran 710

# Komfortabler Begleiter

Das KTM Macina Gran 710 ist ein guter Kumpel für jeden Tag, denn das Rad weiß in fast allen Einsatzszenarien zu begeistern. Dank drei verschiedener Rahmenformen und vielen Größen sollte jeder eine passende Variante finden. Das Bike bietet mit einstellbarem Vorbau und gefederter Sattelstütze viel Komfort. Auch die Sicherheit kommt nicht zu kurz: Die hochwertige Lichtanlage bietet sogar Fernlicht und eine Bremslichtfunktion. Breite Schutzbleche und ein Gepäckträger samt zweiter Ebene für Packtaschen runden die Ausstattung ab. Die Verarbeitung des KTM gefällt, Schweißnähte sind sauber ausgeführt, der Akku ist prima integriert, kann aber trotzdem leicht entnommen werden. Noch mehr Komfort liefert die Ladeklappe. Das Antriebssystem kommt von Bosch und ist auf dem aktuellsten Stand, inklusive App-Anbindung. Damit können Fahrstufen und Display-Einstellungen individualisiert werden.

## Mächtige Ausstattung

Das KTM-Rad ist bequem. Die Sitzposition ist aufrecht, der Lenker recht stark gekröpft. Die fein ansprechende Gabel sorgt im Zusammenspiel mit der gefederten Sattelstütze dafür, dass Unebenheiten kaum an der Fahrer weitergereicht werden. Die Position auf dem Rad sorgt für einen guten Überblick. Der Bosch-CX-Motor schiebt kräftig in allen Lagen und die Schwalbe Al Grounder-Reifen bieten erstaunlich viel Grip, auch abseits asphaltierter Wege und sogar bei Schneefall. Die Übersetzung ist gut gewählt und das Deore-Schaltwerk glänzt mit butterweichen Schaltvorgängen. Die 4-Kolben-Bremsanlage von Tektro bringt das Rad jederzeit sicher zum Stehen. Ballast am Gepäckträger steckt das Macina Gran 710 problemlos weg. Durch Zusatzstreben für die Satteltaschen sinkt der Schwerpunkt. Der Seitenständer ist der Beladung gut gewachsen und hält das Rad sicher.

**FAZIT**

Das Macina Gran 710 ist ein gelungener Allrounder. Pendeln und Touren, Asphalt und Schotter – alles kein Problem. Die umfangreiche und hochwertige Ausstattung überzeugt.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●● |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Design | ●●●●◐ |

⊕ Lichtanlage, Ausstattung, Fahrverhalten, Antrieb

⊖ Bedienung der Motorsteuerung mit Handschuhen schwierig

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note **1,3 Sehr gut**

*Fotos: Gideo Heede*

Mit Doppelakku erreicht das Thoris Voyage hohe Reichweiten.

Der hintere Fahrer kann mit einer V-Brake mitbremsen.

GEPIDA Thoris Voyage XT 11

# Power für zwei

| PREIS | 4999 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 34,4 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 210 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 53/44* cm |

**AUSSTATTUNG**

| | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | SR Suntour XCR AIR, 80 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremse, Shimano BL-MT500, 180/ 180 mm |
| Spritzschützer | SKS USC Aluflex |
| Sattelstütze | Kalloy SP-DC1 27, 2 x 300 mm |
| Sattel | Selle Royal Ariel |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano Deore XT, 10 Gänge |
| Lichtanlage | v: Trelock Airflow 70/ h: Trelock LS611 |
| Bereifung | Schwalbe Marathon Active Plus, 28“, 50 mm |
| Sonstiges | Einheitsgröße, lebenslange Garantie auf den Rahmen, Akkuoptionen |

**ANTRIEB**

| | |
|---|---|
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line CX, 85 Nm, Display: Bosch Intuvia |
| Akkukapazität | 1000 Wh |
| Reichweite | > 100 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

FAHRVERHALTEN
Laufruhig – Agil

SITZPOSITION
Aufrecht – Sport

EINSATZBEREICH
Tour – Reise

Mit dem Thoris Voyage XT 11 können sich zwei Radler ein E-Bike teilen. Das Tandem gibt es nur in einer Größe, dabei haben die beiden Plätze verschiedene Rahmenhöhen. An beiden Plätzen ist der Vorbau verstellbar, dadurch soll ein ergonomischer „Arbeitsplatz“ entstehen. Bauartbedingt kann der hintere Fahrer nicht lenken, aber Gepida spendiert ihm eine zusätzliche Bremse. Die V-Brake greift am Hinterrad und funktioniert unabhängig von der hydraulischen Scheibenbremse, die der Vordermann bedient. Gepida betont die Tourentauglichkeit des Rades. Zwei Akkus sorgen für mächtige 1000 Wh Akkukapazität, gegen Aufpreis sind auch 1200 Wh möglich. Mit Schutzblechen, Lichtanlage und Gepäckträger samt Federklappe und Lowrider-Plattform ist das Thoris Voyage für ausgedehnte Touren bei jedem Wetter gerüstet. Lediglich mehr Optionen für Flaschenhalter würden wir uns am Rahmen wünschen.

## Nur die Griffe stören

Die Kraft des Bosch Performance Line CX-Motors reicht auch für zwei Passagiere. Der Antrieb harmoniert gut mit dem schwereren Rad. Auch die Übersetzung der 10-Gang-XT-Schaltung ist sinnvoll gewählt. Leider lässt sich das Schaltwerk nicht ganz schleiffrei einstellen. 25 km/h sind schnell erreicht und mit der Kraft aus vier Beinen beschleunigt das Thoris Voyage willig weiter. Schnelle Etappen sind mit dem Rad gar kein Problem. Werden alle drei Bremsen genutzt, schafft das Rad auch kurze Bremswege. Der einzige Wermutstropfen sind die verbauten Griffe. Sie sorgen bei allen Testern schon nach kurzer Zeit für schmerzende Hände. Lenkerkröpfung und allgemeine Positionierung auf dem Rad gefallen dagegen. Mit etwas Übung gelingen auch Wendemanöver auf schmalen Straßen. Die lebenslange Garantie auf den Rahmen weckt Hoffnung auf viele gemeinsame Jahre, Griffe sind schnell getauscht.

**FAZIT**

Das Gepida Thoris Voyage überzeugt als bequemes, kräftiges und voll ausgestattetes Touren-Tandem. Lediglich die unbequemen Griffe trüben den Eindruck.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●◐○ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●○ |
| Komfort | ●●●◐○ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Design | ●●●◐○ |

⊕ Lebenslange Garantie auf den Rahmen, verschiedene Akkuoptionen

⊖ Unangenehme Griffe, Display und Bedieneinheit nicht smart, teils lieblose Verkabelung

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note **1,8 Gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Große Scheiben, starke Anlage – die Bremse überzeugt.

Die neuste Ausbaustufe des Giant-Motors liefert 85 Nm.

GIANT Explore E+ 0 Pro

# Ergonomischer Abenteurer

| PREIS | 4999 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 27,3 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 156 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 43,5; 48,5; 53,5*; 58,5 cm; Trapez: 41; 43,5; 48,5; 54,5 cm |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | SR Suntour XCR 34 Air Lo-R, 100 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremse, Shimano Deore XT BR-8100, 203/ 203 mm |
| Spritzschützer | Aluminium |
| Sattelstütze | Aluminium, starr |
| Sattel | Selle Royal Vivo Ergo Moderate Unisex |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano Deore XT, 11 Gänge |
| Lichtanlage | v: Recon HL150, h: Axa Nyx |
| Bereifung | Giant Crosscut Gravel 1, 27,5“, 56 mm |
| Sonstiges | Bremslicht |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, Giant SyncDrive Pro2, 85 Nm, Display: RideDash Evo |
| Akkukapazität | 800 Wh |
| Reichweite | > 100 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour — Reise

Giant hat das Explore E+ für 2023 überarbeitet. Davon betroffen sind Rahmen, Vorbau und Lenker – die Sitzposition wird aufrechter gegenüber den Vorjahresmodellen. Außerdem gab es ein Update für den Motor. Im Explore E+ 0 arbeitet der neue SyncDrive Pro2, der mit bis zu 82 Nm Drehmoment unterstützt. Das passende RideDash Evo-Display ist formschlüssig im Vorbau integriert. Überhaupt sind das Design und die Integration sehr gut gelungen. Auch die restliche Ausstattung kann sich sehen lassen. Breite Alu-Schutzbleche, ein kräftiger Gepäckträger und eine helle Lichtanlage mit Bremslichtfunktion – alles ist beim Explore E+ an Bord. Außerdem verbaut Giant hochwertige Shimano XT-Brems- und Schaltkomponenten. Die 203 mm großen Bremsscheiben bieten viel Reserven für lange Abfahrten oder schweres Gepäck. Die kurzen Bremshebel sind dagegen Geschmackssache, überzeugend ist die Griffweitenverstellung.

## Stimmige Ergonomie

Ab dem ersten Meter überzeugt das Giant Eplore E+ 0 mit einer stimmigen Ergonomie. Der Fahrer sitzt aufrecht, aber leicht geneigt. Im Zusammenspiel mit den ergonomischen Flossengriffen samt Hörnchen macht das Rad Lust auf viele Kilometer im Sattel. Passend dazu hat Giant einen 800 Wh großen Akku verbaut, das Display zeigt bei vollem Energiespeicher mehr als 200 Kilometer Reichweite an und die wirken auf der Ausfahrt realistisch. Der stabile Gepäckträger mit Lowrider zeigt sich von Gepäck unbeeindruckt. Das Explore E+ präsentiert sich durch und durch reisetauglich, macht aber auch auf Pendelstrecken Spaß. Das Zusammenspiel aus Federgabel und breiten Reifen sorgt für einen ordentlichen Komfort. Die XT-Schaltung bietet eine große Bandbreite und ein knackiges Schaltgefühl. Der kräftige Antrieb gefällt, allerdings agiert der Automatikmodus etwas nervös.

**FAZIT**

Das Explore E+ macht seinem Namen alle Ehre und macht Lust auf lange Touren. Es überzeugt mit einer durchdachten, hochwertigen Ausstattung und toller Ergonomie.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●○ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●● |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Design | ●●●●● |

⊕ Kräftiger Motor, enorme Reichweite, vielseitig, hochwertige Ausstattung

⊖ Automatikmodus des Motors etwas sprunghaft

| Preis-Leistung | ●●●●◐ |
|---|---|

Note 1,3 Sehr gut

*Fotos: Gideon Heede*

Komfortabel: der breite, nach hinten schwingende Lenker.

Sicher bremsen auf losem Schotter per Bosch-ABS-Bremssystem.

Elektro Rad EMPFEHLUNG SEHR GUT 2/2024

## KALKHOFF Endeavour 5 Advance+ ABS

# Spaßgarant

| PREIS | 4999 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 29,17 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 170 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 43, 48, 53, 58, 63 cm; Trapez: 43, 48 cm; Wave: 43, 48*, 53, 58 cm |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Suntour Mobie 34, 80 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr., Magura MTC ABS, 203/180 |
| Spritzschützer | Kunststoff, m. Kantenschutz |
| Sattelstütze | Aluminium |
| Sattel | Selle Royal Lookin |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano Deore, 10 Gänge |
| Lichtanlage | v: Lifemove / h: Trelock COB Line, mit Bremslicht |
| Bereifung | Schwalbe Marathon Almotion Performance, 28“, 55 mm |
| Sonstiges | Motormodi per Bosch-Flow-App individualisierbar |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line CX, 85 Nm, Display: Kiox 100 |
| Akkukapazität | 625 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

FAHRVERHALTEN
Laufruhig – Agil

SITZPOSITION
Aufrecht – Sport

EINSATZBEREICH
Stadt – Reise

Futuristisch gestylt zeigt sich das Aluchassis des Endeavour 5 Advance+ ABS mit markant flach profiliertem Sitz- und aufwändig gekantetem Unterrohr. Dazu ergänzt Kalkhoff eine 80-mm-Luftgabel. Sie soll, in Liaison mit den 55 Millimeter breiten Schwalbe Marathon-Pneus, bei ruppigen Feldweg- und Kopfsteinpflasterfahrten Komfort wie Fahrspaß pimpen. Zügig beschleunigen soll das Trekkingbike per starkem Bosch CX Smart-Motor mit 85 Nm. Die Fahrdaten liest man vom mittig platzierten, hochwertigen Kiox-100-Display ab. Für hohe Fahrsicherheit verzögert am Endeavour das Bosch-ABS. Es soll kontrollierte Bremsmanöver gewährleisten, indem es das Blockieren des Vorderrads bei Vollbremsungen verhindert. Schön gelöst hat Kalkhoff die komfortable Akkuentnahme nach oben aus dem Zentralrohr des Hauptrahmens.

### Flink und kurvenhungrig

Entspannung schreibt das Endeavour groß – und platziert Fahrer angenehm aufrecht. In Liaison mit dem bärigen Bosch-Antrieb bedeutet das lässige Beschleunigung; in Flachpassagen und kernigen, steileren Anstiegen, für die der dynamisch geregelte Auto-Fahrmodus des Boschs meist locker ausreicht. Etwas Disharmonie ins flotte Fahrgeschehen bringt die fummelig zu bedienende Bosch-LED-Motor-Remote – versehentlich falsch gewählte Unterstützungsstufe inklusive. Kurvige Strecken spielen dem agilen Charakter des Endeavour in die Karten, das hier in seinem Element ist. Schnelle Abfahrten meistert es ebenfalls gerne, wird nur bei Top-Speed, ob leicht geringerer Rahmensteifigkeit, etwas früher nervös. Sehr feinfühlig bei kleinen wie großen Schlägen arbeitet die sehr gut gedämpfte Suntour-Federgabel mit 80 mm Hub. Ebenfalls ein echter Komfort- und Sicherheitszugewinn: die Bosch-Magura-ABS-Bremsanlage, die ein dauerhaft blockierendes, rutschendes Vorderrad zuverlässig unterbindet.

**FAZIT**

Das Endeavour punktet als vortriebsstarkes und spaßiges Trekkingbike. Der Rahmen dürfte etwas steifer, die Schaltung flinker sein.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●● |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●○ |
| Wartungsaufwand | ●●●●○ |

⊕ Zul. Gesamtgewicht, Motor mit komfortabel-druckvollem Auto-Modus, top Bremskontrolle dank ABS

⊖ Nicht super steifer Rahmen, Motor recht laut, fummelige Sattelstützenverstellung

| | |
|---|---|
| Preis-Leistung | ●●●●◐ |

Note 1,6 Sehr gut

Fotos: Gideon Heede

Kompakt, kräftig und geräuscharm: Shimanos EP600-Mittelmotor.

Bei den neuen Rahmen verlaufen die Kabel erstmals ins Innere.

| PREIS | 5199 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 25,6 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 130 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 48, 52, 55, 58, 61 cm; Trapez: 48, 52, 55, 58, 61 cm; Tiefeinst.: 48, 52, 55*, 58, 61 cm |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Bambus |
| Gabel | RST Federgabel VivAir, 1 1/8 Zoll ahead |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremse, Shimano MT400, 180/180 mm |
| Spritzschützer | Aluminium/Kunststoff |
| Sattelstütze | Ergotec Hook 3 |
| Sattel | Selle Royal Essenza |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano Deore, 10 Gänge |
| Lichtanlage | v: B&M Dopp / h: integriert |
| Bereifung | Schwalbe Marathon E-Plus, 28“, 50 mm |
| Sonstiges | Ergo-Cockpit, Racktime-Gepäckträger bis 25 kg |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Shimano EP600, 85 Nm, Display: Shimano |
| Akkukapazität | 504 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour — Reise

MY BOO my Volta EP6

# Komfortabler Bambustourer

My Boo lässt seine Bambusrahmen unter fairen Bedingungen in Ghana produzieren und ermöglicht Kindern mit einer Schule in der Ashanti-Region Zugang zu Bildung. Die Fahrradrahmen aus dem nachwachsenden Rohstoff werden fortan mit neuer Verbindungstechnik aus Flachsmatten (statt Hanfseilen) hergestellt, was weniger Materialeinsatz bei gleichbleibender Stabilität verspricht. Die gespaltenen Kettenstreben sind schmaler geworden, was breitere Reifengrößen möglich macht. Weiter sticht beim my Volta sofort die innenliegende Kabelführung ins Auge, die das mit externem Akku auf dem Oberrohr ausgestattete Trekkingbike mit formschön in der Mitte sitzendem Shimano EP600-Aggregat cleaner wirken lässt. Außerdem top: die Zusatzverstrebung, die (auch) als Tragegriff fungiert. Flossengriffe, verstellbarer Vorbau und straffer Tourensattel ergänzen die Vollausstattung ergonomisch durchdacht.

## Laufruhig und zügig

Komfortables Aufsteigen, kraftvoll-harmonisches Anfahren: Das my Volta begeistert vom Start weg auch mit seinen bambustypisch ausgeprägten Dämpfungseigenschaften, die durch eine fein ansprechende Federgabel ergänzt werden. Kein Kabelklappern, kaum Motorgeräusche und ein zügiger Antritt auch an Steigungen halten den Fahrspaß durchweg hoch. Dem neuen Rahmen lässt sich ein leichtes Steifigkeitsplus attestieren, was die Flatterneigung jenseits der 30 km/h reduziert. Die Deore-Schaltung wechselt dank Linkglide-System sanft und präzise durch zehn Gänge, während die Scheibenbremse mit guter Verzögerung auch bei Nässe punktet. Die pannensicheren Schwalbe-Pneus greifen auch in leichtem Gelände gut und rollen auf Asphalt widerstandsarm. Bei durchweg angenehmer Laufruhe erweist sich das my Volta als gelungener Komfort-Tourer. Licht ins Dunkle bringt die zuverlässige B&M-Frontleuchte.

**FAZIT**

My Boos my Volta sticht mit seiner Rahmenkonstruktion ins Auge – und überzeugt mit Komfort sowie Motorleistung. Das Konzept aus fairem Fahrradbau bei hoher Qualität geht auf!

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Design | ●●●●◐ |

\+ Antrieb, Schaltperformance, komfortabler und nachhaltiger Rahmen, viele Rahmenarten & -größen

\– Kein Kettenschutz, Rücklicht ungeschützt

| Preis-Leistung | ●●●●○ |
|---|---|

Note 1,7 Gut

*Fotos: Gideon Heede*

Das Mastermind sitzt auf dem Oberrohr.

Vorbildlich: tief herunter gezogene Spritzschützer.

| PREIS | 5200 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 16,9 |
| Zul. Gesamtgewicht | 125 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: S, M, L*, XL; Trapez: S, M, L, XL |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Carbon, starr / Future Shock-Dämpfung (20 mm) |
| Bremsen | hydr. 2-Kolben-Scheibenbremse, Tektro HD-R510, 160/ 160 mm |
| Spritzschützer | Specialized DryTech, Aluminium |
| Sattelstütze | Specialized Single Bolt |
| Sattel | Specialized Bridge Sport |
| Schaltung | Kettenschaltung, Sram GX Eagle, 12 Gänge |
| Lichtanlage | v: Lezyne Ebike Power E115 / h: Lezyne Ebike Rear |
| Bereifung | Nimbus II Sport, 28", 38 mm |
| Sonstiges | Racktime-Gepäckträger bis 15 kg |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Specialized SL 1.1, 35 Nm, Display: Specialized Mastermind |
| Akkukapazität | 320 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

SPECIALIZED Turbo Vado SL 5.0 EQ

# Fast perfekter Pendler

Specialized hat den Ruf, das Fahrrad immer wieder neu zu denken. So auch bei den E-Bikes, die bei den Kaliforniern mit dem Präfix „Turbo" gekennzeichnet sind. Sie waren mit die ersten, die Leichtbau bei Pedelecs thematisierten. So entstanden die „SL" (Super Light)-Modelle. Am 2023er Turbo Vado SL gibt es einige Neuerungen. Seiner Idee bleibt das Bike aber treu: Reduzierte Motorleistung, kleiner Akku, sportliche Sitzposition, geringes Gewicht, das alles bei möglichst großem Alltagsnutzen. Mit knapp 17 Kilo bei Vollausstattung bleibt das Rad eines der leichtesten im Testfeld. Die Sitzposition ist recht sportlich, der Sattel tourenfreundlich straff. Am Flatbar-Lenker sorgen die Flossengriffe für komfortablen Halt. Der kleine Gepäckträger schultert 15 Kilogramm. Nicht gerade viel für große Reisen, aber ausreichend für Tagestouren oder die Arbeitstasche. Top sind die sehr tief gezogenen Spritzschützer.

## Erstaunlich viel Komfort

Hier lohnt sich klar ein Blick auf die Fahrleistungen ohne Motor. Denn das SL fährt sich wie ein klassisches Trekkingrad. Dank der weit gespreizten 1x12-Gänge-Kettenschaltung erklimmt es auch ohne E-Schub ordentliche Hänge. Beim 35-Nm-Motor steht Unterstützung und nicht brachialer Schub im Fokus. Er unterstreicht das natürliche Fahrverhalten, in dem er dann etwas Kraft dazu gibt, wenn sie gebraucht wird. Wie stark er dann aber doch ist, zeigt sich erst, wenn man ihn abrupt abschaltet. Ob mit oder ohne Motorhilfe: Das Rad ist wendig-agil, der Rahmen bietet in Kombination mit dem Future-Shock-Vorbau erstaunlich viel Komfort. Daher vermissen wir eine Federgabel ganz und gar nicht. Die Bremsen arbeiten präzise und kraftvoll. Insgesamt ist das Rad punktgenau für Fahrer entwickelt, die ein schnelles Pendlerrad mit dezenter Unterstützung suchen.

**FAZIT**

Das Specialized Turbo Vado SL 5.0 EQ ist ein nahezu perfektes Pendlerrad. Leicht, agil, sportlich, schnell. So werden Alltagsstrecken zu Spaßtouren.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Design | ●●●●● |

⊕ Gewicht, Mission-Control-App, Dämpfung, Spritzschützer

⊖ Fest verbauter Akku

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note **1,6 Sehr gut**

Fotos: Gideon Heede

Sicherheits-Plus: ABS.

Komfort-Plus: Federsattelstütze.

| PREIS | 5399 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 29,2 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 148 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 46, 51, 56, 60 cm; Tiefeinst.: 43, 46*, 51, 56 cm |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Suntour Mobie34 Air, 80 mm |
| Bremsen | hydr. 4-Kolben-Scheibenbr., Magura CT mit Bosch-ABS, 180/180 mm |
| Spritzschützer | SKS, Kunststoff |
| Sattelstütze | Suntour SP17-NCX, gefedert |
| Sattel | Selle Royal Lookin+ |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano XT, 11 Gänge |
| Lichtanlage | B&M, v: Lumotec IQ-XL mit Fernlicht / h: Dart Brex mit Bremslicht |
| Bereifung | Schwalbe Al Grounder Performance Race Guard, 27,5“, 60 mm |
| Sonstiges | Racktime-Systemträger mit Federklappe bis 25 kg, variabler Vorbau, Ergon-Griffe |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line CX, 85 Nm, Display: Kiox 300 |
| Akkukapazität | 750 Wh |
| Reichweite | > 100 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

KTM Macina Gran 710 ABS

# Souverän ausgebremst

KTM steht seit vielen Jahren schon für reisetaugliche Tourenräder mit der Extraportion Komfort. Das spürt man auch beim Macina Gran 710 ABS. Hier vereinen die Oberösterreicher souveräne Fahrleistungen mit Komfort und viel Sicherheit. Das Bosch-ABS ist dabei das technische Aushängeschild des Bikes – aber bei Weitem nicht die einzige Innovation. Die Liebe zum Detail zeigt sich etwa beim spritzwassergeschützten Akkuschloss, ein Punkt, der bei den allermeisten Fahrrädern sträflich vernachlässigt wird. Auffällig ist die große Frontleuchte. An der Optik scheiden sich die Geister, die Funktion indes ist über jeden Zweifel erhaben. Dank Fernlicht wird unterwegs die Nacht zum Tag. Auch das Bremslicht hinten ist ein unzweifelhaftes Sicherheits-Plus. Touren- und Reisefahrer freuen sich über den variablen Gepäckträger. Die Spritzschützer sind aber etwas zu kurz geraten, vor allem vorn.

## Komfort und Sicherheit

Die Sitzposition ist aufrecht und bequem. Das gute Gefühl ändert sich unterwegs nicht, dank Luftfedergabel, voluminöser Reifen und Parallelogramm-Sattelstütze bleibt das Rad auf rauerem Untergrund wie grobem Schotter und Kopfsteinpflaster angenehm komfortabel. Boschs Performance Line CX ist über fast jeden Zweifel erhaben. KTM bindet ihn sogar so geschickt in den Rahmen ein, dass die oft hör- und spürbaren Vibrationen des Power-Aggregats fast komplett ausbleiben. Technischer Höhepunkt des Rads: das ABS, das Bosch gemeinsam mit Magura entwickelt hat. Die 4-Kolben-Bremsen packen ordentlich zu, das ABS sorgt dafür, dass das Vorderrad nicht blockiert, Überschläge und Wegrutschen werden sogar bei heftigen Notbremsungen absolut zuverlässig unterbunden. Entfaltung der Gangschaltung: 1,86 bis 8,46 Meter. Voll beladen und bei hohem Tempo fühlt sich der Rahmen etwas schwammig an.

**FAZIT**

Das KTM Macina Gran 710 ABS ist ein in fast jeder Fahrsituation souveränes und komfortables Tourenrad mit dem Extraplus an Sicherheit dank ABS und Top-Lichtanlage.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●● |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●○ |

⊕ Spritzwasserschutz am Akkuschloss, ABS, Fern- und Bremslicht

⊖ Tiefe Ladebuchse, etwas zu kurze Spritzschützer

| Preis-Leistung | ●●●●◐ |
|---|---|

Note **1,5 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

**Getriebeschaltungs-Präzision: Pinions C1.9 mit 568 % Bandbreite, ...**

**... die per Drehgriff mit 24,3 % Gangabstufung angesteuert wird.**

| PREIS | 5499 € |
|---|---|
| **Rad-Gewicht** | 27,8 kg |
| **Zul. Gesamt-gewicht** | 130 kg |
| **Rahmenarten & Größen** | Diamant: 53*, 56, 59 cm; Trapez: 53, 56, 59 cm |
| **AUSSTATTUNG** | |
| **Rahmen** | Aluminium |
| **Gabel** | SR Suntour Mobie 25, 63 mm |
| **Bremsen** | hydr. Scheibenbr. Shimano Deore XT BR-T8000, 180/180mm |
| **Spritzschützer** | SKS CAB 65, Kunststoff |
| **Sattelstütze** | Contec Patent Brut |
| **Sattel** | Selle Royal Essenza |
| **Schaltung** | Getriebeschaltung, Pinion C1.9, 9 Gänge |
| **Lichtanlage** | v: B+M IQ-XS, 80 Lux / h: B+M Xeltec DC |
| **Bereifung** | Continental Contact Urban, 28“, 50 mm |
| **Sonstiges** | SKS Infinity GT4 plus m. 25 kg Traglast, Gates-Carbonriemen |
| **ANTRIEB** | |
| **Antriebs-konzept** | Heckmotor, Alber Neodrives Z20, 40 Nm, Display: MMI 20C Farbdisplay |
| **Akkukapazität** | 725 Wh |
| **Reichweite** | >80 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Stadt – Reise

CONTOURA Li-16

# Trekking-Dauerläufer

Im Online-Konfigurator zusammengestellt, geht die Bestellung des Contoura-Wunschrades anschließend im Firmensitz in Hoya ein – und nimmt Stück für Stück Formen an. Zunächst mit der Pulverbeschichtung des Rahmens, dessen Farbe aus 15 Optionen mit matt oder glänzendem Finish ausgewählt wurde, bevor die komplette Montage per Hand erfolgt. Außerdem kann ein eigener Schriftzug auf das Unterrohr eingraviert werden, das unter einer nach oben zu öffnenden Alu-Klappe den Akku beherbergt. Bei unserem Beispielrad Li-16 geht der Neodrives Z20 Hecknabenmotor eine Antriebspartnerschaft mit Pinions im Tretlager sitzende Getriebeschaltung C1.9 ein. Ein Carbonriemen rundet das langlebige wie hochwertige System perfekt ab. Für Dämpfungskomfort im Cockpit – auf Pendelfahrten oder XXL-Touren – sorgt eine Suntour-Federgabel mit soliden 63 mm Hub. Außerdem top: die sauber aufgeräumte und im Wartungs-/Schadensfall einfach zugängliche Zugführung unter einer Alu-Klappe am Unterrohr.

## Harmonisch und souverän

Während das mittig platzierte Display perfekt im Sichtbereich liegt – und das davor montierte Frontlicht optimal den Weg im Dunkeln ausleuchtet – könnten die Silikongriffe etwas weniger kantig ausfallen. In der Hand liegen sie dennoch gut und lassen das ab 15 km/h in der Ebene super-harmonisch davon gleitende Li-16 souverän manövrieren. Die flach profilierte Bereifung ist auf Asphalt beheimatet, bietet aber auch auf moderatem Kies guten Halt. Die XT-Bremsanlage packt, auch bei Dauerregen, zielsicher zu. Fünf U-Modi bieten ein breites Fahrcharakter-Spektrum an: Von gediegenem Genussrollen bis zügigem Feierabendsprint ist alles dabei. Das Gangschalten per Drehgriff geht entspannt intuitiv vonstatten. Einzig an Steigungen offenbart das Bike antriebsbedingt Ausdauerdefizite.

**FAZIT**

Edel, robust und reichlich Antriebsharmonie in sich tragend: Contouras Li-16 ist mit Komponenten aus dem obersten Qualitätsregal bestückt und verspricht Dauerfunktonalität.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●● |

⊕ Hochwertiger Antrieb, hohe Wartungsarmut, Bremsen, hoch angebrachte Ladebuchse, sehr geräuscharm

⊖ Griffe sehr kantig, Spritzschützer wirken etwas instabil

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note
**1,4 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Ein echtes Highlight: die Supernova M99 Mini.

Kraftvoll: die 4-Kolben-Bremsanlage.

| PREIS | 5646 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 31,26 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 140 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 48, 53, 58*, 63 cm; Trapez: 48, 53, 58 cm; Tiefeinst.: 45, 48, 53, 58, 63 cm |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | RST Vogue Air, 80 mm |
| Bremsen | hydr. 4-Kolben-Scheibenbr. Shimano XT, 180/160 mm |
| Spritzschützer | Kunststoff |
| Sattelstütze | by.schulz G.2 ST, gefedert |
| Sattel | Selle Royal Explora Moderate |
| Schaltung | Kettenschaltung Shimano Cues, 11 Gänge |
| Lichtanlage | Supernova v: M99 Pro 2 mit Fernlicht / h: TL3 Pro Max mit Bremslicht |
| Bereifung | Schwalbe Green Marathon, 28“, 50 mm |
| Sonstiges | MIK-Gepäckträger bis 25 kg, gleichschließende Schlösser, Rahmenschloss, komplett konfigurierbar |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line CX, 85 Nm, Display: Kiox 300 |
| Akkukapazität | 625 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

VELO DE VILLE AEB 990

# Pendlers Liebling

Velo de Ville ist kein französischer Hersteller. Die Manufaktur sitzt im Münsterland. Manufaktur bedeutet: Jedes einzelne Velo de Ville ist ein Unikat. So stehen – als Beispiel – mehr als 30 Rahmenfarben zur Auswahl. Das Modell AEB gibt es in sieben Basisversionen. An unserem Testrad AEB 990 mit Bosch Performance Line CX-Motor allein stehen dann acht unterschiedliche Gangschaltungen zur Auswahl. Unser Testrad ist mit der 11-Gang-Cues das Kettenschaltungs-Topmodell, außerdem sind Enviolo- und Rohloff-Nabenschaltungen wählbar. Jedes Rad gibt es in drei Rahmenformen und unterschiedlichen Größen. Vorbau, Lenker, Akku, Display, Gepäckträger – all das gibt es in unterschiedlichen Ausführungen. Für 19 Euro mehr etwa ließe sich Letzterer mit Zusatzstreben ausrüsten, die eine Kindersitzmontage möglich machen. Unser Testrad ist ein sehr komfortables, klassisches E-Trekkingrad, vielseitig, touren- und reisetauglich.

## Hochwertige Komponenten

Die Sitzposition ist ein angenehmer Mix aus sportlich und komfortabel. Sattel und Griffe sind langstreckentauglich, ebenso der Rahmen. Motor und Schaltung ergänzen sich hervorragend, die Entfaltung ist mit 1,92 bis 8,71 Metern für steile Bergaufpassagen und flotte Abfahrten ausgelegt. Der Rahmen ist sehr steif, selbst bei voller Beladung, das Rad insgesamt laufruhig. Komfort liefern die ordentliche Federgabel und die Parallelogramm-Sattelstütze. Die 4-Kolben-Bremsen verzögern punktgenau, die Spritzschützer halten Wasser von unten und oben verlässlich weg vom Hosenbein. Ein wahres Highlight ist der Frontscheinwerfer, Testsieger unseres jüngsten Fernlichttests. Die hochwertigen und zuverlässigen Komponenten und die souveränen Fahrleistungen machen das Rad zu einem Begleiter für alle Fahrrad-Lebenslagen, ob tägliche Pendeltour oder Radreise.

**FAZIT**

Das Velo de Ville AEB 990 ist ein sehr kraftvolles, laufruhiges und langstreckentaugliches Tourenrad für Pendler und andere Vielfahrer.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●○ |

⊕ Laufruhe, Konfigurator, Farbe, Ergonomie, ein Schlüssel für Akku und Rahmenschloss, Ladebuchse

⊖ Etwas fummelige Akkuabdeckung

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note
**1,6 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

AB 5000 €

TREKKING

Unscheinbar und effizient: der Mahle X35+ Hecknabenmotor.

Logo und Schriftzug auf den Plaketten sind individualisierbar.

| PREIS | 5775 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 20,3 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 130 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 38, 45, 54, 58 cm*; Tiefeinst.: 47 cm |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | RockShox FS Rudy Ultimate A1, 40 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr., Magura MT4, 160/160 mm |
| Spritzschützer | SKS Edge AL, Aluminium |
| Sattelstütze | Airwings Expleto Travel, gefedert |
| Sattel | SQlab 601 Ergolux |
| Schaltung | Getriebeschaltung, Pinion C1.9 XR, 9 Gänge |
| Lichtanlage | v: Supernova Mini 2, 100 Lux/h: B+M (i. Gepäcktr.) |
| Bereifung | Schwalbe Spicer Plus, 28“, 40 mm |
| Sonstiges | Racktime Shine EVO Light 2.0 m. 25 kg Traglast, Gates-Riemen |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Heckmotor, Mahle X35+, 40 Nm, Display: Mahle Pulsar ONE |
| Akkukapazität | 245 Wh (opt. + 208 Wh Range Extender) |
| Reichweite | >50 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Stadt — Reise

KONRAD BIKES Urban Tour

# Agiles Leichtgewicht

Technische Exzellenz, reduziertes Gewicht und ansprechendes Design: so der Dreiklang, den Konrad Bikes seinen Kunden verspricht. Aufgrund ausgeprägtem Nachhaltigkeitsaspekt folgend nur auf Bestellung fertigend, machen die Westfalen jedes der bewusst schlank gehaltenen E-Bikes mit riesiger Farbauswahl aller RAL-Farben sowie persönlicher Plakette zu einem Unikat. Verwendet werden dabei ausschließlich recycelbare Hightech-Materialien und Komponenten. Die Höxterer setzen auf Pinions am Tretlager sitzende Getriebeschaltung – bei unserem Beispielrad verbaut: Modell C1.9 mit 9 Gängen. Via Carbonriemen wird die eigene Tretkraft auf das Hinterrad, in dessen Nabe Mahles effizient und leise werkelnder Heckmotor X35+ sitzt, übertragen. Als ein gelungener Mix aus Trekking- und Urbanbike fällt das Rad vor allem durch seine Schlankheit sowie erstklassig verarbeitetem Alu-Rahmen ohne sichtbare Schweißnähte auf. Einen fest im Unterrohr verbauten 245-Wh-Akku vermuten beim ersten Anblick nur Kenner. Sinnvolle Reduziertheit auf Wesentliches prägen durchweg das Gesamtbild, …

## Zügig, wendig und leise

… das mit gefederter Sattelstütze, nach oben gerichtetem Vorbau und ergonomischen SQlab-Produkten auch Fahrkomfort ausstrahlt. Der Lenker besitzt mit 660 mm eine angemessene Breite und begünstigt die agile Fahrweise durch direkt-präzise Manövrierbarkeit. Mit seinem eher glatten Reifenprofil fühlt sich das Bike auf Asphalt am wohlsten – und beweist dort sportive Sprintqualitäten. Knackige Gangwechsel per Drehgriff, gut ablesbar platziertes Display und zielsicher stoppende Magura-Scheibenbremsen sind weitere Argumente für sorglos-sicheres Tempofahren. Zuladepotenzial liefert ein Racktime-Gepäckträger mit schön integriertem Rücklicht. Ebenso top: die Supernova Mini 2 mit 100 Lux Beleuchtungsstärke.

**FAZIT**

Das Urban Tour von Konrad Bikes garantiert Pendlern und Tourern, die flott, schick und auf das Wesentliche reduziert unterwegs sein wollen, leichtfüßigen Fahrspaß.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●○ |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●● |
| Wartungsaufwand | ●●●●● |

⊕ Gewicht, Rahmenverarbeitung, flüsterleiser Antrieb, knackig-präzise Schaltvorgänge, Agilität

⊖ Akku nicht entnehmbar, Abfedern der Gabel zwar fein, aber überschaubar

| Preis-Leistung | ●●●●◐ |
|---|---|

Note 1,4 Sehr gut

*Fotos: Gideon Heede*

Hält die Trittfrequenz: die Enviolo Automatiq.

Der Gepäckträger macht das Rad zum Reisepartner.

| PREIS | 5800 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 31,5 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 140 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 48, 53, 58, 63 cm; Trapez: 45, 48, 53, 58 cm; Tiefeinst.: 45, 48, 53*, 58, 63 cm; Wave: 26“: 43 cm |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | RST Vogue E, 80 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr., Shimano MT200, 180/160 mm |
| Spritzschützer | SKS, Kunststoff |
| Sattelstütze | by.Schulz G2, gefedert |
| Sattel | Selle Royal Explora |
| Schaltung | stufenlose Nabenschaltung, Enviolo Automatiq |
| Lichtanlage | v: B+M IQ-X / h: Herrmans mit Bremslicht |
| Bereifung | Schwalbe Green Marathon, 28“, 50 mm |
| Sonstiges | MIK Systemgepäckträger mit QL 3.1 bis 27 kg und Kindersitzzulassung, Gates-Carbonriemen |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line, 75 Nm, Display: Kiox 500 |
| Akkukapazität | 625 Wh |
| Reichweite | >75 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Stadt — Reise

VELO DE VILLE AEB 890

# Komfortwunder

Das Velo de Ville AEB 890 hat alles in allem mehr als eine Milliarde unterschiedliche Konfigurationsmöglichkeiten. Neben zahlreichen Farben, neun Gangschaltungen, allen Bosch-Motoren und vielen Gepäckoptionen, Lenkern, Sätteln und Sattelstützen gibt es bereits leicht vorgefertigte Pakete. Von jedem Unterpunkt des Konfigurators aus kann man direkt zur Kasse gehen. Er ist sowohl für Endkunden, die direkt im Webshop bestellen, als auch für die vielen Hundert Händler in ganz Deutschland gleich. Die einzelnen Optionen bauen logisch aufeinander auf, zu jeder Komponente gibt es einen Erklärtext. Unser Beispielrad ist mit einem sehr variablen Gepäckträger (MIK-System, Federklappe und QuickLock 3.1-Ösen), einem Frontträger-Adapter und Rahmenschloss versehen. Dazu kommen ein Rücklicht mit Bremslichtfunktion, ein heller Frontscheinwerfer mit sehr klarem Lichtbild und eine gefederte Sattelstütze. Die Ergotec-Griffe lassen sich in der Griffhärte anpassen. Sehr schön: Der Rahmen hat eine sehr große Akku-Öffnung, der Stromspeicher selbst ist mit einem Gurt ausgestattet, lässt sich so sehr leicht entnehmen und tragen.

## Kultivierter Motor

Das AEB 890 in unserer Testversion ist herrlich komfortabel, vor allem für Asphaltstrecken ausgelegt und absolut touren- und reisetauglich. Mit mehr als 31 kg ist es aber auch ordentlich schwer. Beim Fahren macht sich das Gewicht kaum bemerkbar, der leise und kultivierte, oft unterschätzte Bosch Performance Line-Motor (inzwischen auch Teil des Smart-Systems) kommt mit dem Systemgewicht von maximal 140 Kilogramm super zurecht. Die Bremsen hingegen dürften etwas größere Bremsscheiben haben. Die Enviolo Automatiq arbeitet sehr direkt, reagiert sofort auf Pedaldruck und hält im Rahmen ihrer Entfaltung nahezu perfekt die voreingestellte Trittfrequenz.

**FAZIT**

Das Velo de Ville AEB 890 ist ein sehr schönes, komfortables, reisetaugliches Trekkingrad mit einem Rundum-Sorglos-Antrieb. So macht Cruisen Spaß!

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●● |
| Wartungsaufwand | ●●●●◐ |

⊕ Variabler Gepäckträger, Komfort, Bremslicht, hoch angebrachte Ladebuchse

⊖ Etwas kleine Bremsscheiben, Gewicht

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note **1,4 Sehr gut**

*Fotos: Stephan Kümmel*

AB 5000 €

TREKKING

Auf Langstrecken ausgelegt: das Cockpit mit Hörnchengriffen.

Gewappnet für jedes Geläuf: Contis 65 mm breite Stollenreifen.

| PREIS | 6122 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 21,6 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 150 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: S, M, L, XL*, XXL |

## AUSSTATTUNG

| | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Aluminium, starr |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr., Shimano XT M8100, 180/180 mm |
| Spritzschützer | SKS A75R, Kunststoff |
| Sattelstütze | Ritchey Comp V2 |
| Sattel | Terry Arteria |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano XT, 11 Gänge |
| Lichtanlage | v: B+M IQ-XE, 150 Lux / h: B+M Dart E |
| Bereifung | Continental Cross King, 27,5“, 65 mm |
| Sonstiges | Racktime ICON Gepäckträger bis 25 kg, Griffe: Ergon GP5, Vorbau & Lenker: Ritchey, Parkstütze: Pletscher Comp 2 |

## ANTRIEB

| | |
|---|---|
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, Shimano EP 801, 85 Nm, Display: Shimano EN6008 |
| Akkukapazität | 504 Wh |
| Reichweite | >60 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

FAHRVERHALTEN

Laufruhig — Agil

SITZPOSITION

Aufrecht — Sport

EINSATZBEREICH

Stadt — Reise

VELOTRAUM Elektriker E2

# Schlanker Alleskönner

Ein jedes Velotraum-Rad wird im baden-württembergischen Weil der Stadt aus über 300 Einzelteilen in Handarbeit gebaut, nach vorheriger Rahmenproduktion in Taiwan. Vorab können Käufer per Online-Konfigurator oder Messmaschine vor Ort ihr Wunschrad zusammenstellen – bei dem 200 RAL Classic Farben in matt oder glänzend bezüglich Rahmenlackierung möglich sind. Bei der Elektriker-Baureihe vorgegeben ist der Shimano-Mittelmotor, der an unserem Beispielrad gemeinsam mit einer 11-Gang-XT-Kettenschaltung das Antriebsgespann bildet. Die verschieb- und trennbaren Ausfallenden des sehr schlank gehaltenen Alu-Rahmens sind auch für Nabenschaltungen, beispielsweise Rohloff, geeignet. Optisch markant, erleichtert das leicht abgeknickte Oberrohr das Auf- und Absteigen. Ebenfalls Velotraum-typisch: der externe, aber formschön ins Unterrohr teilintegrierte, Akku, dessen Entnahme seitlich erfolgt.

### Leichtfüßig & antriebsstark

Auf dem mit ösenreicher Alu-Gabel komplettierten Tourer aufgesattelt, gefallen leicht sportliche Sitzposition und auf Top-Ergonomie bei Langstrecken hin konzipiertes Cockpit sofort. Der Ritchey-Lenker: angenehm breit für souveräne Lenkkontrolle. Die Bedienhebel und -knöpfe für XT-Scheibenbremse, Schaltung und U-Modi-Anwahl des EP801-Aggregats sind optimal und intuitiv erreichbar. Spacer unter dem starren Vorbau bieten zusätzliche Anpassung en détail. Antrittsschnell flitzt der Elektriker, trotz bulliger Stollenbereifung, bemerkenswert leichtfüßig auf Asphalt davon – nur 21,6 kg Gewicht machen's möglich. Der Dämpfungskomfort ist überschaubar, obgleich die Conti-Pneus hier merklich auf den Plan treten. Zuhause fühlt sich das Bike klar im Gelände und mit stabilem 25-kg-Träger auf größeren Touren. B+M-Lichtanlage und sehr breite SKS-Spritzschützer runden das attraktive Alleskönner-Paket ab.

### FAZIT

Mit dem Elektriker E2 gelingt Velotraum ein auf Gewichtsreduktion hin konzipiertes E-Bike, das vorab sehr gezielt auf eigene Touren-Bedürfnisse abgestimmt werden kann.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●● |
| Komfort | ●●●●○ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●◐ |

⊕ Schlanker Rahmen, Akku-Entnahme, Antriebspower, Cockpit-Komfort, Leichtfüßigkeit auf jedem Geläuf

⊖ Überschaubarer Dämpfungskomfort im Gesäß

| Preis-Leistung | ●●●●◐ |
|---|---|

Note 1,4 Sehr gut

*Fotos: Gideon Heede*

Präzise, breitbandige, wartungsfreie Rohloff-Schaltung.

Federungskomfort dank Cane Creek Thunderbuster.

| PREIS | 6199 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 29,2 |
| Zul. Gesamtgewicht | 150 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: S, M, L; Trapez: S, M, L*; Tiefeinst.: S, M, L |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | SR Suntour Mobie 34 Air, 100 mm |
| Bremsen | hydr. 4-Kolben-Scheibenbremse, Shimano XT, 180/ 180 mm |
| Spritzschützer | SKS; Kunststoff |
| Sattelstütze | Cane Creek Thunderbuster, gefedert |
| Sattel | Terry Figura GTC |
| Schaltung | Nabenschaltung, Rohloff Speedhub 14, 14 Gänge |
| Lichtanlage | v: B+M Lumotec IQ-X / h: Supernova M99 Tail Light 2 |
| Bereifung | Continental eContact Plus, 28“, 50 mm |
| Sonstiges | Gates-Riemen; AXA-Faltschloss, gleichschließend |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line CX, Display: Bosch Kiox 300 |
| Akkukapazität | 750 Wh |
| Reichweite | > 100 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour — Reise

ROSE Mayor Plus 4 Unisex

# Edler Dauerläufer

Rose aus Bocholt im Münsterland ist heute einer der Pioniere des Fahrrad-Direktvertriebs. Gleichzeitig blickt das Unternehmen auf eine mehr als 115-jährige Tradition zurück. Legendär waren seit den 1980er Jahren die Versandkataloge für Fahrräder und Fahrrad-Komponenten. Inzwischen ist das Geschäft auf den Internet-Direktvertrieb mit entsprechender Service-Infrastruktur umgestellt. Seit zwölf Jahren gibt es auch eigene Rose-Räder, die sich – typisch Direktvertrieb – durch ein sehr gutes Preis-Leistungs-Verhältnis auszeichnen. So auch das Mayor Plus 4 Unisex, auch wenn es mit 6199 Euro nicht gerade als Schnäppchen erscheint. Die durchweg hochwertige Ausstattung und die clevere Geometrie rechtfertigen diesen Preis aber durchaus. Los geht es vorn beim B+M-IQ-X-Frontlicht (der Empfehlung im jüngsten Lampen-Test in der ElektroRad 8/2022), weiter geht es mit dem Bosch-Smart-System und der Shimano-XT-Vollausstattung und endet hinten mit der Parallelogramm-Sattelstütze, dem Systemgepäckträger und vor allem der unverwüstlichen Rohloff-Speedhub-14-Nabenschaltung.

## Souverän auf Asphalt

Das Mayor Plus ist ein klassisches Tourenrad. Fahrern, die ausgiebige Ausfahrten auf Straße und Radwegen lieben, bietet es alles, was das Herz begehrt. Die Sitzposition ist bequem, die Fahrleistungen komfortabel – dank Luftfedergabel, breiten, leicht profilierten Reifen und gefederter Sattelstütze. Dabei ist die Abstimmung eher steif, was für einen harmonischen Geradeauslauf und souveräne Fahreigenschaften mit viel Gepäck sorgt. Nur auf grobem Pflaster wirkt das Rad etwas hart. Die 4-Kolben-Bremsanlage arbeitet punktgenau, das Volant ist auf sehr gute Kontrolle hin ausgelegt. Das i-Tüpfelchen auf dem Bike ist der starke Bosch-Antrieb mit der präzisen Rohloff-Schaltung und dem Riemenantrieb.

**FAZIT**

Das Rose Mayor Plus 4 Unisex ist ein hochwertiges, souveränes und überzeugendes Trekkingrad, das sowohl im Alltagseinsatz als auch auf ausgiebigen Touren überzeugt.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Design | ●●●●◐ |

\+ Ausstattung, Antrieb, Fahrkomfort auf Asphalt und mit Gepäck, gleichschließendes Faltschloss

\– Auf grobem Pflaster etwas hart, Gewicht

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note **1,4 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

**Kraftvoll und leise: der Neodrives Z20.**

**Das Sigma-Display zeigt die relevanten Fahrdaten an.**

| PREIS | 6999 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 29,8 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 135 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 48, 53, 58 cm; Trapez: 44, 50* cm |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Suntour MobiE45, 100 mm |
| Bremsen | hydr. 4-Kolben-Scheibenbr., Magura MT5, 180/180 mm |
| Spritzschützer | SKS, Kunststoff |
| Sattelstütze | Ergotec Atar |
| Sattel | Selle Royal Vivo |
| Schaltung | Getriebeschaltung, Pinion C 1.12, 12 Gänge |
| Lichtanlage | v: B+M IQ-X / h: B+M Toplight |
| Bereifung | Continental Double Fighter 2, 28“, 50 mm |
| Sonstiges | Gepäckträger Tubus Logo bis 26 kg, Abus Bordo Faltschloss |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebskonzept | Heckmotor, Neodrives Z20, 40 Nm, Display: Sigma Eox V1300 |
| Akkukapazität | 575 Wh |
| Reichweite | >75 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Stadt — Reise

POISON Arsen Pinion

# Gediegen cruisen

Warum gibt es eigentlich so wenige E-Bikes mit Hecknabenmotor? Das fragen wir uns immer wieder, auch beim Poison Arsen mit dem Neodrives Z20 und klassischer Pinion-12-Gang-Getriebeschaltung. Der Motor ist flüsterleise, einmal in Schwung souverän kraftvoll und kultiviert. Ja, ihm fehlt beim Anfahren der direkte Druck eines Mittelmotors. Spätestens aber ab 10 km/h entfaltet er seinen kultivierten Schub. Die Poison-Manufaktur steht in Nickenich in der Eifel. Dort wird fast alles selbst gemacht. Die Rahmen etwa werden vor Ort lackiert. Bei der Auswahl an Komponenten kommt das Arsen Pinion auf die unfassbare Zahl von 26,2 Billionen Optionen – theoretisch (siehe unseren Artikel ab Seite 32). Doch keine Angst, der Aufbau des Rads im Pinion-Konfigurator ist leicht und selbsterklärend. In den beiden Shops in Nickenich und Wiesbaden lässt sich das Traum-Bike zudem unter Mithilfe erfahrener Kundenbetreuer konfigurieren.

## Kraftvolle Bremsen

Unser Testrad hat neben dem Neodrives-Motor und dem Pinion-Getriebe eine feine Sonderlackierung, den starken Tubus-Gepäckträger mit doppelter Taschenaufnahme und vor allem Maguras sehr kraftvolle MT5-4-Kolben-Bremse an Bord. Das Neodrives-System interagiert mit dem Sigma-Fahrradcomputer, auf dem alle relevanten Fahrdaten angezeigt werden. Nachteil: Er verfügt über eine externe Knopfzelle als Energielieferant. Das Fahrverhalten ist großartig. Das Rad ist sehr laufruhig, neben leisem Motor tragen dazu auch die Contireifen bei, die trotz ihrer moderaten Geländetauglichkeit erstaunlich geräuschlos rollen. Pinion und Neodrives harmonieren ideal. Die Schaltung ist enorm breit gespreizt (Entfaltung: 1,63 bis 9,78 Meter), der leichteste Gang kompensiert die beim Anfahren etwas geringe Motorkraft, der schwerste sorgt für schnelle Abfahrten.

**FAZIT**

Das Arsen Pinion ist in der Basis schon ein klasse Rad, das sich im Konfigurator perfekt auf die eigenen Bedürfnisse anpassen lässt.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●● |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●◐ |

⊕ Antrieb, Gepäckträger, Laufruhe, Faltschloss, Rahmendesigns, Reifen, Cockpit

⊖ Kein Riemenschutz

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note **1,4 Sehr gut**

*Fotos: Stephan Kümmel*

Neodrives-Motor: kultiviert, extrem leise, kann rekuperieren.

Pinions elektr. Getriebeschaltung C1.12i mit 600% Bandbreite.

| PREIS | 7900 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 30,99 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 150 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 50, 55, 60 cm; Trapez: 45, 50, 55 cm; Tiefeinst.: 45, 50*, 55 cm |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | SR Suntour Mobie45, 60 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr., Magura MT4 eStop, 180/180 mm |
| Spritzschützer | Aluminium, SKS Edge |
| Sattelstütze | Paralellogramm, by.schulz G.2 ST |
| Sattel | Ergon SP10 |
| Schaltung | Getriebeschaltung, Pinion C1.12i, 12 Gänge |
| Lichtanlage | v: Supernova Mini 2 Pro / h: Supernova M99 TL2 |
| Bereifung | Schwalbe Marathon E-Plus, 28“, 55 mm |
| Sonstiges | Gates-Carbonriemen; Gepäckträger bis 25 kg; USB-C Ladebuchse |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebs-konzept | Heckmotor, Alber Neodrives Z20, 40 Nm, Display: Neodrive Simply mit Sigma EOX1300 |
| Akkukapazität | 725 Wh |
| Reichweite | > 100 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

ELECTROLYTE Zugvogel S10E TE

# Premium Komfort-Tourer

Handgefertigte Räder aus der Electrolyte-Manufaktur verorten sich im Premium-Segment – und können per Online-Konfigurator selbst gestaltet werden. So auch der mit ersklassiger Rahmenverarbeitung glänzend-perlweiße Zugvogel S10E in Tiefeinsteiger-Version mit sauber ausgeformten Rahmenrohr-Fügestellen. Weiter ist der Übergang zwischen Unterrohr und Aufnahme des Pinion-Getriebes quasi nahtlos. Die C1.12i schaltet elektrisch, ist verschleißarm und praktisch unkaputtbar. Via Riemen wird die Muskelkraft auf das Hinterrad, wo der Neodrives Z20-Heckmotor bis 300% ergänzt, übertragen. Neben effizientem Antrieb und großer 725-Wh-Stromreserve lädt auch das ergonomische Cockpit mit Flossengriffen, variablem Vorbau und übersichtlicher Bedienung zu längeren Touren ein. Parallelogrammsattelstütze, straffer Ergon-Sattel und Suntour-Federgabel komplettieren das hochwertige Komfort-Paket.

## Gutmütig & antriebsfreudig

Für Stop-and-go-Fahrten in der Stadt genießt man das entspannte Absteigen, auf Touren bringt der gutmütige Rahmen eine Extra-Portion Laufruhe. Er wird vollbeladen ab 25 km/h aber leicht schwammig. Die Lenkmanöver fallen sehr souverän und weich aus – auch weil der breite Lenker mit mittig platziertem Sigma-Display perfekt in der Hand liegt. Die pannensicheren Schwalbe-Pneus dämpfen auf Schotter hervorragend und meistern Asphaltfahrten mit optimalem Abrollverhalten. Die Laufruhe des Neodrives Z20 ist beeindruckend, seine Kraftentfaltung in der Ebene produziert puren Fahrgenuss. Moderate Steigungen lassen sich in Stufe 5/5 recht dynamisch bewältigen, in steilem Terrain kommt der Heckmotor bauartbedingt allerdings an seine Grenzen. Wird hier aber prächtig von Pinions C1.12i mit satter 600-Prozent-Spreizung bei präzise-knackig wechselnden Gängen per Knopfdruck unterstützt. Bergab ist Maguras MT4-Bremsanlage mit 180er Rotoren ein zuverlässiger Partner.

## FAZIT

Elegant, komfortabel und sehr hochwertig ausgestattet: Electrolytes Zugvogel S10E ist ein Langestrecken-Tourer für Genießer mit einem Antriebsgespann aus dem Luxus-Regal.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●● |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●● |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●● |

⊕ Hochwertiger Antrieb, Online-Konfigurator, Fernlicht, USB-Ladeport, sehr hohe Wartungsarmut

⊖ Tragefähigkeit, Rahmen könnte etwas steifer sein

**Preis-Leistung** ●●●●○

Note
**1,5 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Top-Ansteuerung: die ergonomisch ausgefeilte FIT-Bedieneinheit.

Elektronisch und präzise: die Pinion Motor-Gearbox-Unit E1.12.

| PREIS | 8219 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 23,9 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 160 kg |
| Rahmenarten & Größen | Trapez: 46, 51, 56*, 61 cm |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Carbon |
| Gabel | starr, Carbon |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremse, Magura CT, 180/180 mm |
| Spritzschützer | Aluminium |
| Sattelstütze | absenkbar, Bikeyoke, 125 mm |
| Sattel | Selle Italia Garda GEL Man |
| Schaltung | Getriebeschaltung, Pinion MGU E1.12, 12 Gänge |
| Lichtanlage | v: Lupine SL-X, 320 Lux / h: Gepäckträgerintegr. |
| Bereifung | Schwalbe Johnny Watts 365, 27,5“, 60 mm |
| Sonstiges | Gates-Riemen; Gepäckträger mit 25 kg Traglast |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Bosch Active Line Plus, 50 Nm, Display: Bosch Intuvia |
| Akkukapazität | 720 Wh |
| Reichweite | > 90 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

FAHRVERHALTEN

Laufruhig — Agil

SITZPOSITION

Aufrecht — Sport

EINSATZBEREICH

Stadt — Reise

SIMPLON Kagu Pinion

# Für Tourer und Pendler

Üblicherweise im sportiven Segment zum Einsatz kommend, verwendet Simplon auch bei Trekkingrädern Carbon als Rahmenmaterial – und setzt damit beim Kagu Pinion voll auf Gewichtsreduktion. Gleichzeitig steht dank zweifarbiger Lackierung und formschön in die Sitzstreben übergehendem Oberrohr mit stilvoll abgerundeten Kanten eine echte Augenweide vor uns. Dank zahlreichen Ösen, auch an der Carbon-Starrgabel, kann flexibel angebaut werden. Ein cleanes Cockpit, unter dem sämtliche Kabel direkt in den Steuersatz münden, rundet das aufgeräumte Erscheinungsbild ab. Auch weil der nach unten entnehmbare 720-Wh-Akku elegant in die Linienführung des Unterrohrs integriert ist. Mit Pinions Motor-Getriebe-Einheit (MGU E1.12 ) ist innovativste Antriebstechnik verbaut. Elektrische Schaltvorgänge, absenkbare Sattelstütze und großzügige 60 mm Reifenbreite sind Ausdruck hohen Fahrkomforts.

## Agil, variabel & schnell

So wird schnell klar, dass das Kagu Pinion bevorzugt auf langen Tagestouren zum Einsatz kommen will. Ein Systemgewicht bis 160 kg spricht außerdem dafür, Satteltaschen gerne randvoll zu machen. Die agile Fahrweise bleibt dabei beachtlich erhalten, mit schmalem Lenker fallen Lenkmanöver sehr direkt aus. Weiter liegen die Ergon-Griffe perfekt in der Hand – während die FIT-Remote intuitiv angesteuert wird. Vier U-Stufen bietet die MGU bei satter 600 Prozent Übersetzung. Mit enormer Kraftentwicklung, auch bergauf, giert das Kagu nach vielen Höhenmetern. Dank griffigem Reifenprofil auch nach anspruchsvollerem Gelände, obgleich hier merklich auf Stoßdämpfung einer Federgabel verzichtet werden muss. (Auch) beim Pendeln genießt man das komfortable Sattelabsenken per Hebel, robuste Spritzschützer und eine sehr gut ausgeleuchtete Fahrbahn. Top-Noten erzielt die gut dosierbare Bremsanlage.

**FAZIT**

Pinion MGU im Carbonrahmen: Mit neuestem Stand der Antriebstechnik bietet Simplon mit dem Kagu Pinion Tourern und Pendlern gleichermaßen ein Fahrvergnügen der Extraklasse.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●● |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●● |
| Komfort | ●●●●● |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●● |

\+ Motorpower, effiziente E-Schaltung, Rahmenqualität & -verarbeitung, Lichtanlage, Wartungsarmut, Gewicht

\– Offenes Schlüsselloch am Akkufach

| Preis-Leistung | ●●●●◐ |
|---|---|

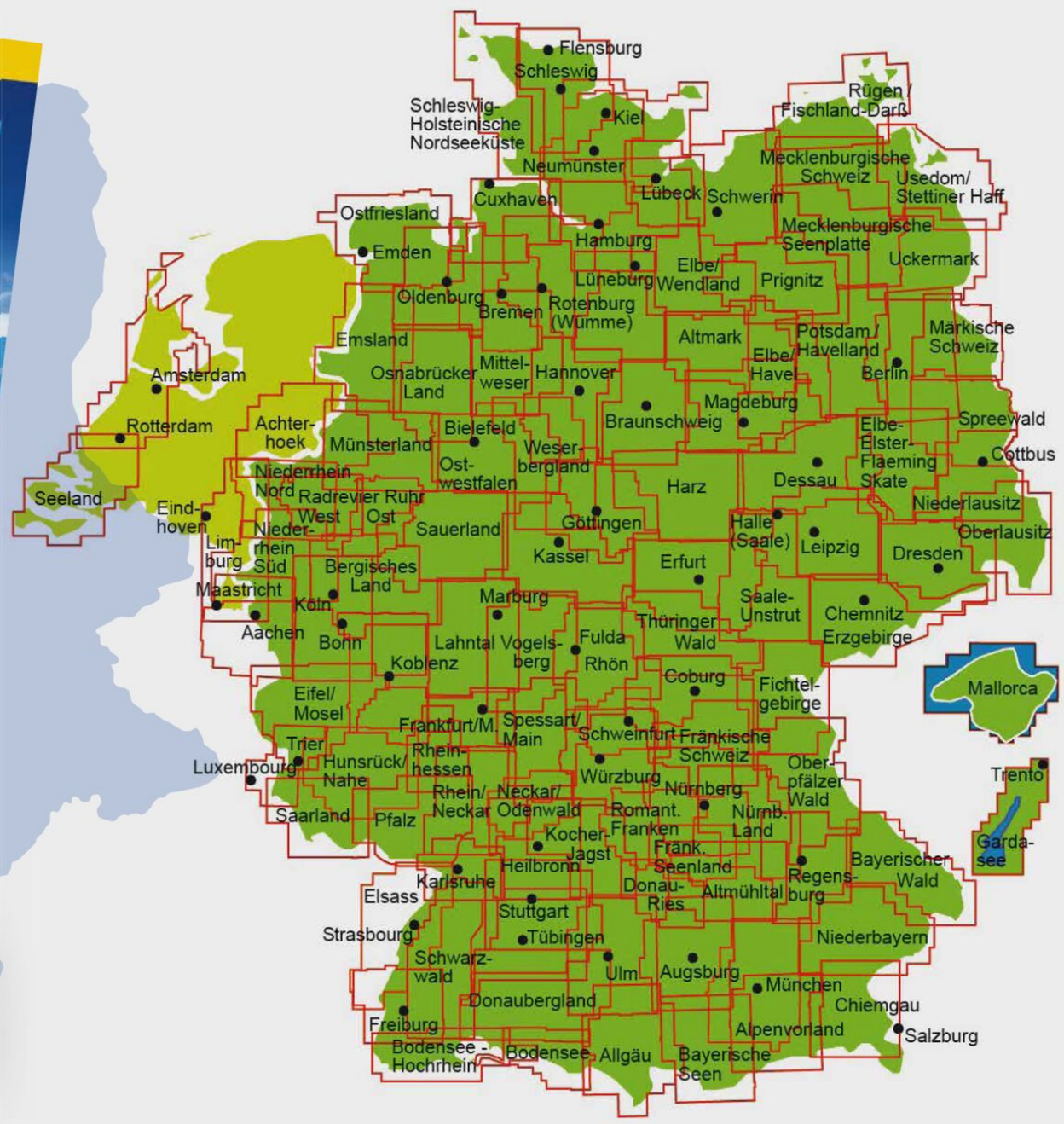
Note 1,5 Sehr gut

*Fotos: Gideon Heede*

# ADFC Regionalkarten
# ADFC E-Bike Karten

## für Tagesausflug & Wochenendtour

**Entdecken Sie Ihre Region per Rad mit den schönsten Radtouren, vor Ort recherchiert vom ADFC!**
**Perfekte Orientierung mit speziell für Radler konzipierter Kartographie im Maßstab 1:50.000 / 1:75.000**
**GPS-Tracks der Tourenvorschläge als Download auf: www.fahrrad-buecher-karten.de**




**Alle Titel erhältlich unter: fahrrad-buecher-karten.de**

Bestellen Sie direkt im Webshop oder per E-Mail unter bestellung@bva-bikemedia.de
BVA BikeMedia • Niederwall 53 • 33602 Bielefeld • Tel. 0521/59 55 40

BVA BikeMedia

Gabel und Reifen passen für moderat ruppiges Gelände.

Highlight am Deruiz: der variable Gepäckträger.

| PREIS | 1499 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 26,2 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 140 kg |
| Rahmenarten & Größen | Tiefeinst.: 45 cm* |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Suntour XCM 32, 63 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr., Tektro T257, 180/160 mm |
| Spritzschützer | Aluminium |
| Sattelstütze | Zoom |
| Sattel | Velo Plush |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano Acera, 8 Gänge |
| Lichtanlage | Büchel, v: Shiny 40 / h: TL |
| Bereifung | Schwalbe Smart Sam, 27,5, 60 mm |
| Sonstiges | Gepäckträger mit Zusatzstreben, bis 25 kg; Deruiz+ App |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebs-konzept | Heckmotor, Aikema, 50 Nm, Display: Digitech L200 |
| Akkukapazität | 644 Wh |
| Reichweite | R200: 150 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

DERUIZ Quartz SUV

# Der günstige Einsteiger

Deruiz vertreibt vom Niederrhein aus günstige E-Bikes für den deutschen Markt. Die Idee hinter der Marke ist, durch einfache, funktionale Technik Menschen mit geringeren finanziellen Möglichkeiten das E-Biken zu ermöglichen. Deruiz setzt dabei auf etablierte Großserien-Technik und – vor allen beim Antrieb – auf asiatische Komponenten, die hier eher unbekannt sind. Der Heckmotor etwa stammt von Aikema, einem chinesischen Produzenten von E-Bike- und Scooter-Motoren mit mehr als 35 Jahren Erfahrung. Deruiz hat sich für das Quartz-SUV für einen 50 Nm starken Heckmotor entschieden. Die Stahlfedergabel stammt von Suntour, die Schaltung von Shimano, die Bremsen von Tektro. Alle drei sind nicht höchstklassig, aber zehntausendfach bewährt und zuverlässig. Der Einheitsrahmen, der zudem die Option für einen Mittelmotor bietet, ist ebenfalls Großserie und drückt so den Preis weiter. Mit dieser Kombination ist das Deruiz Quartz SUV das günstigste Modell im gesamten Test.

## Keine Bergziege

Die Sitzposition ist gutmütig aufrecht, die Einstellmöglichkeiten am Vorbau und durch die lange Sattelstütze sind vielfältig. So passt der Einheitsrahmen für Menschen zwischen 1,65 und 1,85 Metern. Der Heckmotor wirkt in der Ebene recht kraftvoll, in steilen Anstiegen, die ein SUV durchaus erklimmen möchte, geht ihm aber schnell die Puste aus, zumal sich die Schaltung mit einer Entfaltung von 2,66 bis 7,74 Metern im Steilen recht schwergängig tritt. Die Federgabel passt für Wald- und Forstwege, in leichten Trails wird sie etwas nervös. Überzeugen kann der Gepäckträger: zugelassen bis 27 kg und für Kindersitze freigegeben. Die Bremsen verrichten ihren Dienst ausgesprochen gut, die Scheiben sind passend dimensioniert. Top sind die Reifen, die viel Grip und guten Pannenschutz mit sich bringen.

**FAZIT**

Das Deruiz Quartz SUV ist ein Rad für jeden, der hin und wieder unterwegs sein und dafür nicht Unsummen ausgeben will. Für grobes Gelände ist es weniger geeignet.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●○ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●○ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●○ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●○ |

⊕ Leiser Motor, Gepäckträger, hoch angebrachte Ladebuchse

⊖ Einheitsgröße, wenig Motorkraft

| Preis-Leistung | ●●●●◐ |
|---|---|

Note **2,1 Gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Sehr breit und gerade: der aufgeräumte Lenker mit Rundgriffen.

Drehmomentfreudiger Maschinenraum: Bafangs M410 Mittelmotor.

Elektro Rad PREIS/LEISTUNG GUT 1/2024

| PREIS | 2399 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 21,51 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 147 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: L* (50 cm), XL (53 cm) |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | SR Suntour XCM32, 100 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremse, Tektro, 180/160 mm |
| Spritzschützer | Aluminium |
| Sattelstütze | Aluminium |
| Sattel | Selle Royal |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano Deore, 1x10 Gänge |
| Lichtanlage | v: LED-Scheinwerfer i. Steuerrohr integriert / h: i. Gepäckträger integriert |
| Bereifung | CST Puncture-Proof, 29“, 57 mm |
| Sonstiges | Gepäckträger m. 25 kg Traglast; EVA-Griffe; Alu-Vorbau; Lenker: Riser Bar; optional: 180-Wh-Zusatzakku |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Bafang M410, 80 Nm, Display: TFT LCD Farbdisplay |
| Akkukapazität | 504 Wh |
| Reichweite | > 70 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

TENWAYS AGO X

# Erschwinglicher Tourenspaß

In über 17 europäischen Ländern vertreten, strebt Tenways von seinem Hauptsitz in den Niederlanden aus seit drei Jahren erfolgreich danach, hochwertige E-Bikes zu attraktiven Preisen anzubieten. Mit dem AGO X gelingt das auf den ersten Blick dank elegant verarbeitetem Alu-Rahmen mit kaum sichtbaren Schweißnähten überzeugend. Schickes Stilelement dabei: der rahmenintegrierte Doppelscheinwerfer. Durchweg robust anmutend, bietet ein an der nach unten hin abknickenden Sitzstrebe montierter 25-kg-Gepäckträger Transportpotentiale. Im flachkantigen Unterrohr sitzt ein 504-Wh-Akku unter einer Kunststoffklappe und versorgt Bafangs neuen, offroadmotivierten M410 Motor mit „Treibstoff“. Shimanos Deore 10-Gang-Kettenschaltung ist für präzise Gangwechsel bekannt und ergänzt den tourigen Antrieb sinnvoll. Breite, stabile Alu-Spritzschützer komplettieren die durchdachte Vollausstattung.

## Flott & souverän auf Tour

Über das unscheinbare und gut erreichbare Bedienpanel am Lenker wird das AGO X gestartet – fünf Modi stehen zur Auswahl, die auf dem Display – neben der $CO_2$-Einsparung – angezeigt werden. Dank breitem, sehr geradem Lenker fallen Lenkmanöver souverän aus. Die Fahrweise: auffallend laufruhig, auch weil das Chassis nicht allzu steif daherkommt. 29“-CST-Reifen liefern mit griffigem Trekkingprofil bei 57 mm Breite ein gutes Maß an Traktion – auch im Gelände. Eindrucksvoll wird es bergauf, wenn der M410 seine Top-Kraftentfaltung zur Schau stellt. Zwar recht gut hörbar, treibt er das AGO X kletterfreudig auch Steilstücke hinauf. Bergab verrichten die Tektro-Scheibenbremsen nach etwas Einfahrzeit einen Top-Job. Dank schluckfreudiger Federgabel und guten Dämpfungseigenschaften der Reifen verbucht das Tenways Komfortpunkte, die es im Cockpit mit recht harten Rundgriffen liegen lässt.

**FAZIT**

Das AGO X von Tenways ist ein grundsolides Trekkingbike, das mit kräftigem Bafang-Motor gerne Höhenmeter sammelt und ein beachtliches Preis-Leistungs-Verhältnis erzielt.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●○ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●○ |
| Komfort | ●●●●○ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●○ |

\+ Antriebspower, Rahmenverarbeitung, gutmütiges Fahrverhalten, Gewicht

\– Display-Ablesbarkeit, Lichtintegration verhindert „Mitlenken“ d. Lichtkegels

**Preis-Leistung** ●●●●●

Note **1,8 Gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Vario Sattelstütze: Die Höhe kann per Hebel angepasst werden.

Maximale Bosch-Motorenpower: das gut geschützte CX-Aggregat.

BULLS Allground CX

# Komfortabler Vielseiter

| PREIS | 3598 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 27,86 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 135 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 41, 44, 48*, 54, 60 cm; Tiefeinst.: 41, 44, 48 cm |

## AUSSTATTUNG

| | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | SR Suntour XCM, 120 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremse, Tektro HD-M267, 180/180 mm |
| Spritzschützer | Aluminium |
| Sattelstütze | Aluminium, absenkbar |
| Sattel | Comodoro Ergo |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano Alivio, 1x9 Gänge |
| Lichtanlage | v: Comus F50 EB , 50 Lux h: Comus R20 EB |
| Bereifung | CST Supero Allground, 29“, 62 mm |
| Sonstiges | Gepäckträger m. 25 kg Traglast; Flossengriffe; verstellbarer Vorbau |

## ANTRIEB

| | |
|---|---|
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line CX, 85 Nm, Display: LED-Remote |
| Akkukapazität | 625 Wh |
| Reichweite | > 70 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

FAHRVERHALTEN
Laufruhig – Agil

SITZPOSITION
Aufrecht – Sport

EINSATZBEREICH
Tour – Reise

Seit knapp 20 Jahren steht Bulls für sportliches Radfahren in nahezu jeder Preisklasse und bietet 2024 ein dichtes Netz von über 1000 Fachhändlern über ganz Europa gespannt. Ihr Allground CX preisen die Kölner als vielseitiges E-Bike mit Spaßgarantie an – was angesichts des bärenstarken Bosch-Motors sowie hubfreudiger Federgabel mit Feinabstimmungsoption nicht zu vollmundig formuliert scheint. In Dark Mustard glänzend, wirkt das Alu-Chassis mit sichtbaren Schweißnähten gut verarbeitet – ein Steg zwischen Sattel- und Oberrohr erzeugt ein Steifigkeitsplus. Alle Kabel laufen vom Cockpit aus sauber gebündelt ins Unterrohr. In welchem der Akku nach unten entnehmbar schlummert und den passgenau integrierten „Maschinenraum“ bestromt. Die Kraft wird mittels solider Alivio-9-Gang-Kettenschaltung auf das Hinterrad übertragen, das mit breiten, nicht zu grobstolligem Profil bereift ist.

### Spurtreu & kletterfreudig

Die Sitzposition auf dem Allground CX ist sportiv-bequem. Mittels variablem Vorbau kann gezielt auf die Fahrergröße bzw. -vorliebe eingestellt werden. Das Fahrverhalten ist, nach sportlicher Anfahrt, durchweg gutmütig und von hoher Agilität geprägt. Der Geradeauslauf im Gelände sehr sicherheitsspendend – durch den breiten, geraden Lenker mit Flossengriffen kontrolliert sich das Bike souverän. Mit dem Motor wird ausschließlich via LED-Remote kommuniziert, die Akkustand oder Fahrmodi farblich anzeigt. Gewaltig Schwung wird in Stufe 4/4 erzeugt, die bergauf mit 340 Prozent unterstützt. In der Ebene sind Eco und Tour die perfekte Wahl für harmonisch-dynamischen Support. Tektros Scheibenbremsen arbeiten auch bei Nässe druckvoll und präzise – benötigen aber etwas Einfahrzeit. Auch bei Maximalbeladung offenbart das sinnvoll ausgestattete E-SUV von Bulls keinerlei Spur von Nervosität.

### FAZIT

Das Allground CX von Bulls überzeugt mit enormer Antriebsstärke und hohen Komfortwerten – bei stimmiger, überwiegend hochwertiger und teilweise solider Ausstattung.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●○ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●○ |

\+ Motorpower, Akku-Kapazität, Vario Sattelstütze, viele Rahmengrößen

\– Überschaubare Gangspreizung der Schaltung, geringe Zuladung, kein Display

| Preis-Leistung | ●●●●○ |
|---|---|

Note 1,8 Gut

*Fotos: Gideon Heede*

Der Gepäckträger schultert sogar Kindersitze.

Für viel Komfort sorgt die Parallelogramm-Sattelstütze.

MYVELO Makalu

# Schwarzwald-Tourer

| PREIS | 3599 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 26,29 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 150 kg |
| Rahmenarten & Größen | Tiefeinst.: 50* cm |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Suntour XCR 34, 100 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremsen, Shimano Deore, 180/180 mm |
| Spritzschützer | SKS, Aluminium |
| Sattelstütze | Suntour NCX Parallelogramm, gefedert |
| Sattel | MyVelo |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano Deore, 12 Gänge |
| Lichtanlage | Spanninga, v: Kendo+ / h: Lineo |
| Bereifung | Schwalbe Smart Sam, 29“, 66 mm |
| Sonstiges | Griffe und Sattel aus veganem Leder, Gepäckträger mit Federklappe, bis 27 kg, Kindersitzzulassung |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Shimano EP6, 85 Nm, Display: Shimano |
| Akkukapazität | 630 Wh |
| Reichweite | R200: 80 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

MyVelo sitzt im Schwarzwald, entwickelt und baut von dort aus Alltags-Pedelecs, die vor allem mit gutem Preis-Leistungs-Verhältnis aufhorchen lassen. Das Makalu etwa hat durchweg ordentliche Komponenten zu einem echt fairen Preis an Bord. Doch auch das Gesamtkonzept weiß zu gefallen. So hat das Rad eine gefällige Optik, die Sitzposition und somit der Fahrkomfort lassen sich sehr gut auf den jeweiligen Fahrer einstellen. Die Griffe sind leider etwas minimalistisch ausgefallen. Gar nicht minimalistisch ist der Gepäckträger, an dem sogar ein Kindersitz angebracht werden kann. Der Durchstieg ist tief, der Rahmen steif. Nur bei schneller Fahrt mit viel Gepäck wird er etwas nervöser, was sich aber nur bei freihändiger Fahrt zeigt (die ohnehin nie empfohlen wird). Angenehm hell ist die Lichtanlage, das Rücklicht allerdings ist nicht stoßgeschützt.

## Ab März mit Shimano-Motor

Zum Motor lässt sich aktuell kein genauer Eindruck in Verbindung mit dem Makalu wiedergeben, denn das Testrad hat als Vorserien-Prototyp einen Bafang-Motor an Bord. Ab März aber wird das Rad zum genannten Preis mit den links dargestellten Spezifikationen verkauft. Erfahrungsgemäß sollte der 85 Nm starke Shimano-Motor gut zum Gesamtkonzept des Tiefeinsteiger-Tourenrads mit Offroad-Ambitionen passen. Die Fahreigenschaften unabhängig vom Motor sind sehr angenehm ausgewogen und gefallen sowohl auf der Straße als auch auf ruppigeren Wegen. Den angenehmen Komfort bestimmen die Luftfedergabel, die Parallelogramm-Sattelstütze und die Stollenreifen. Der Lenker ist wie bei einem Mountainbike gerade und breit, bietet so vor allem im Gelände viel Kontrolle. Die Bremsen verzögern punktgenau. Die Entfaltung der 12-fach-Schaltung von 1,57 bis 6,85 Metern spricht für sehr gute Kletterfähigkeit im steilen Terrain.

**FAZIT**

Das MyVelo Makalu ist ein feiner Tourer, der Alltagstauglichkeit mit Offroad-Spaß und gutem Preis-Leistungs-Verhältnis verbindet – und das endmontiert im Schwarzwald!

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●○ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●◐ |

\+ Preis-Leistungs-Verhältnis, Federungskomfort, sehr variabler Gepäckträger

\– Wenig ergonomische Griffe

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note
**1,8 Gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Die 12-Gang-Schaltung ist breit gespreizt.

Die Gepäckstreben schultern bis zu 15 kg.

GEPIDA Ruga Pro Tour Deore 12 W

# Puristisches Sport-SUV

| PREIS | 3849 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 26,6 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 140 kg |
| Rahmenarten & Größen | Tiefeinst.: 38, 43, 48, 53* cm |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | X-Fusion MIG Boost, 120 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr., Shimano MT410, 180/180 mm |
| Spritzschützer | SKS, Aluminium |
| Sattelstütze | Aluminium, starr |
| Sattel | Selle Royal Seta S1 Actex |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano Deore, 12 Gänge |
| Lichtanlage | Trelock, v: Veo 50 / h: LS631 |
| Bereifung | Schwalbe Smart Sam, 27,5“, 60 mm |
| Sonstiges | Gepäckstreben bis 15 kg |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line CX, 85 Nm, Display: Purion 200 |
| Akkukapazität | 625 Wh, 500-Wh-Version für 150 Euro weniger erhältlich |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Stadt — Reise

Gepida ist ein ungarischer Fahrradhersteller mit Sitz in Budapest. Der Name Gepida bezieht sich auf den ostgermanischen Stamm der Gepiden. Die Wurzeln des Fahrradherstellers reichen zurück bis ins Jahr 1992. Mit dem Ruga Pro Tour Deore 12 W präsentieren die Ungarn ein sportlich ausgerichtetes Tiefeinsteiger-SUV mit bulliger Mountainbike-Optik. Die filigranen Gepäckstreben (bis 15 kg) unterstreichen die sportliche Optik des SUV. Dazu passen auch der sportliche Sattel und der 72 cm breite Lenker. Der bietet allerdings wenig Komfort: MTB-Rundgriffe, starrer Vorbau, der nur durch Spacer in der Höhe anpassbar ist, sind sportlich-spartanisch. Der breite, tiefe Durchstieg hingegen erleichtert das Aufsteigen und sorgt so für Komfort. Die Spritzschützer könnten etwas länger und breiter sein, die Akkuentnahme nach unten ist etwas hakelig. Dafür ist die Ladebuchse angenehm hoch angebracht, das erleichtert das Verbinden mit dem Ladekabel. Wer das Rad auf ruppigen Wegen bewegt, vermisst einen Kettenschutz an der Kettenstrebe.

## Nah am Grenzbereich

Fahrer nehmen auf dem Rad deutlich sportlich Platz. So strebt der Fahrer nach einer sportlichen Fahrweise mit viel Tempo, was das Rad durch Aufbau und E-Unterstützung auch zu leisten imstande ist. Boschs Platzhirsch CX bietet im E-MTB-Modus eine angenehm natürliche Unterstützung. Im Power-Modus entfesselt er seine schiere Kraft. Die breit gespreizte Kettenschaltung (Entfaltung: 1,65 bis 8,42 Meter) ist top, sowohl für schnelle Abfahrten als auch steile Anstiege. Das Handling ist sehr agil, die Offroad-Qualitäten für den aufgerufenen Preis ordentlich, echte Mountainbiker bringen die Stahlfedergabel aber bald an ihren Grenzbereich. Die Reifen haben guten Grip selbst auf Trails. Die Bremsen verzögern souverän, lassen sich gut dosieren

**FAZIT**

Das Gepida Ruga Pro Tour Deore 12 W ist ein puristisches E-SUV für sportliche Touren im moderaten Gelände. Vor allem der Antrieb überzeugt, der Komfort leidet etwas.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●○ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●◐ |

⊕ Reifen, Antrieb, Bremsen

⊖ Zuladung am Gepäckträger, wenig komfortables Cockpit

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note 1,8 Gut

*Fotos: Gideon Heede*

Kompakt und einfach zu bedienen: Shimanos SC-E5003-Display.

Der neue EP600-Motor überzeugt mit natürlichem Fahrgefühl.

Elektro Rad PREIS/LEISTUNG SEHR GUT 1/2023

| PREIS | 3999 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 27,8 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 140 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: S, M*, L; Tiefeinst.: XS, S, M, L |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | SR Suntour XCR34, 120 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremsen, Shimano MT420/MT410, 203/ 203 mm |
| Spritzschützer | Aluminium |
| Sattelstütze | Promax SP-726 |
| Sattel | Selle Italia S5 Superflow |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano Deore, 12 Gänge |
| Lichtanlage | v: Lezyne eBike Power E115, 115 Lux / h: Herrmans H-Cargo |
| Bereifung | Pirelli Angel XT Urban, 28“, 57 mm |
| Sonstiges | Alu-Vorbau E-MTB-Lenker, Gepäckträger m. 20 kg Traglast |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Shimano EP600, 85 Nm, Display: Shimano SC-E5003 |
| Akkukapazität | 720 Wh |
| Reichweite | > 100 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

BESV TRX Urban 1.1

# Vielseitige Tourmaschine

Von den Niederlanden aus bedient die taiwanesische Darfon Group den europäischen Markt mit den BESV Premium-E-Bikes. Das TRX Urban 1.1 sortiert sich, entgegen der Bezeichnung, in den geländegierigen SUV-Bereich ein. Und bietet mit großzügigem 120-mm-Federweg, breitbandiger Deore-12-Gang-Kettenschaltung sowie Shimanos kräftigem EP600-Motor bestes Rüstzeug für Abenteuerfahrten. Optisch fällt der formschöne Alu-Rahmen mit geschwungenem Oberrohr und kompakter Bauweise ins Auge. Das die Batterie beherbergende Unterrohr wirkt bullig, das Cockpit mit ins Steuerrohr verlaufenden Zügen äußerst aufgeräumt. Auch bei den zum Prädikat „vollausgestattet“ beitragenden Komponenten greift BESV ins oberste Regal: robuster Alu-Gepäckträger mit Federklappe und Zusatzstreben, extrem stabile Alu-Spritzschützer sowie eine Lezyne-Frontleuchte mit 115 Lux öffnen dem Piloten Horizonte auf Tour, im Regen sowie auf Fahrten durch die Dunkelheit.

## Kraftvoll in die Ferne

Die Sitzposition fällt sportlich gestreckt aus und lädt zum Tempomachen auf steif-stabilem Chassis ein, nachdem das TRX über den Startknopf auf dem Oberrohr eingeschaltet wurde. Mit dem linken Daumen wird zwischen drei Unterstützungsstufen ausgewählt, in der stärksten schiebt der drehmomentstarke Mittelmotor auch an Steilstücken im Gelände harmonisch an. Dank üppigen 720 Wh im „Tank“ verfliegen Reichweitenängste. In puncto Dämpfung harmonieren grobstollige Pirelli-Pneus optimal mit der Federgabel und schlucken Unebenheiten in gelungenem Zusammenspiel verlässlich weg. Dank 203-mm-Discs und 4 Kolben verdient sich die Scheibenbremse mit erstklassiger Dosierbarkeit und punktgenauem Stillstehen die Bestnote. Einzig die MTB-Griffe sorgen auf Tagestouren zeitig für Handgelenksermüdungen, während die Fahrkontrolle dank breitem Lenker auch in holprigem Geläuf positiv hervorsticht.

**FAZIT**

Antriebssystem, Bremsanlage, Federgabel: Das BESV TRX Urban 1.1 bietet ein erstklassiges Zusammenspiel hochwertiger Komponenten und überzeugt mit optischer Aufgeräumtheit.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●○ |
| Sicherheit | ●●●●● |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Design | ●●●●◐ |

⊕ Motorleistung, Reichweite, Gangspreizung, Bremsen, Lichtanlage, Zugverlegung

⊖ MTB-Griffe bieten wenig Komfort, kein Kettenschutz

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note 1,5 Sehr gut

*Fotos: Gideon Heede*

BIS 5000 €

TREKKING

Die Suntour-Federgabel zaubert top Komfort an das Brennabor.

Schön sauber läuft die Bremsleitung durch die Kettenstrebe.

| PREIS | 3999 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 27,1 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 140 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 40, 44, 48 cm; Wave: 36, 40, 44* cm |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | SR Suntour XCR 34 Air LOR, 100 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr., Shimano MT420, 203/180 mm |
| Spritzschützer | Curana Apollo |
| Sattelstütze | Limotec B3, gefedert und absenkbar |
| Sattel | Selle Royal Essenze Plus |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano Deore, 10 Gänge |
| Lichtanlage | Contec, v: 80E+ / h: TL 335 E-Stop (Bremslicht) |
| Bereifung | Continental E-Ruban Plus, 27,5“, 58 mm |
| Sonstiges | drei Fahrmodi per Shimano-E-Tube-App variabel zu gestalten |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Shimano EP8, 85 Nm, Display: Steps E6100 |
| Akkukapazität | 630 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Stadt — Reise

BRENNABOR A-96e

# Komfort-Sportler

Brennabor? Noch kein sehr geläufiger Name. Dabei wurde die Radmarke bereits vor über 150 Jahren von den Gebrüdern Reichstein in Brandenburg gegründet. Bis zum Zweiten Weltkrieg etablierte sich Brennabor sogar als bedeutender deutscher Fahrrad-, Motorrad- und Autohersteller. Im geteilten und wiedervereinigten Deutschland lange vergessen, ist Brennabor nun zurück. Siebzehn Pedelecs umfasst das Brennabor-Portfolio, das Hartje mithilfe des erfahrenen Fahrradingenieurs Andreas Heimerdinger umgesetzt hat. Kraftvoll-elegant schwingt der top gearbeitete Alurahmen des A-96e nach unten, versprüht Retro-Schick. Im Unterrohr parkt Shimanos 630-Wh-Akku, der den EP8-Motor aus gleichem Haus befeuert. Für belebende Wendigkeit und Agilität rollt das A-96e auf 27,-Zoll-Laufrädern, deren breite 58 mm Bereifung Komfort wie Traktion auf groben Untergründen in Aussicht stellt. Komfort verspricht zudem die Suntour-Luftgabel.

## Spaßig und flink

Tatsächlich: Auf ruppigen Feldwegen tilgen XXL-Conti-Pneus und stoßsensible Luftgabel selbst etwas wuchtigere Schläge souverän. Vergnügt macht man es sich im Sattel bequem, zumal die feinfühlige Vario-Federstütze Stöße puffert, den Rücken schont. Das Brennabor geht dabei stark nach vorn: Shimanos EP8-Antrieb überzeugt bergauf im mittleren Trail-Modus mit bärigem Schub; punktet im Boost-Modus durch seine Spritzigkeit. Die satte Motorpower ist sehr gut dosiert; nur das bei hoher Last bergauf hochfrequente Motorsurren stört etwas. Dennoch ist der Fahrspaß auch dank kleiner 27,5“-Laufräder hoch, flegelt das A-96e durch enge Kurven und überzeugt mit steifem Aluchassis. Rapide Abfahrten auf Kopfsteinpflaster und in leichtem Gelände liebt das spurstabile, zugleich gesund wendige E-SUV ebenso. Hier punktet es mit top Traktion und Kontrolle, Letztere erzielt vom breiten Ergotec-Lenker.

**FAZIT**

Unerschrocken sogar im easy Gelände, spaßiges Naturell, top motorisiert: So gibt das A-96e einen top Einstand als vielseitiges E-SUV! Gute Rahmensteifigkeit/-dämpfung.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●● |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●○ |
| Wartungsaufwand | ●●●●○ |

⊕ Inspirierende Verquickung von Agilität/Laufruhe, top Motorschub

⊖ Geringes Systemgewicht, Deore-Schaltung hinkt Motorschub etwas hinterher, mitunter recht lauter Motor

**Preis-Leistung** ●●●●●

Note 1,5 **Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Frontscheinwerfer mit Fernlicht-Funktion.

Komfortabel: gefederte, absenkbare Sattelstütze.

CANYON Pathlite:ON 7 SUV ST

# Ziviler Offroader

| PREIS | 4199 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 27,75 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 140 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: M, L, XL; Tief-einst.: S, M, L* |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | SR Suntour AION35 Evo Boost, 100 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremse, Magura MT Thirty, 4-/2-Kolben, 180/ 180 mm |
| Spritzschützer | Aluminium |
| Sattelstütze | gefedert, absenkbar |
| Sattel | Selle Royal Essenza plus Athletic |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano Deore XT, 12 Gänge |
| Lichtanlage | v: Supernova Mini2 Pro mit Fernlicht / h: Supernova ER TL2 |
| Bereifung | Maxxis Crossmark II Exo TR, 27,5“, 57 mm |
| Sonstiges | Gepäckträger mit Quick-Lock und Expander |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line CX, 85 Nm, Display: Bosch Kiox 300 |
| Akkukapazität | 750 Wh |
| Reichweite | > 100 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour – Reise

Canyon gibt mit dem Pathlite:ON 7 SUV ST (für Step Through) seine Antwort auf den Boom der Tiefeinsteiger-SUVs. Maxxis-Mountainbike-Reifen, der kernige Bosch CX-Motor mit Smart System, üppige 100 mm Federweg an der Gabel und ein MTB-typischer, recht gerader Lenker laden zum Ausritt ins Gelände ein. Gleichzeitig soll der Komfort nicht zu kurz kommen. So gibt es die innovative gefederte und absenkbare Iridium-Sattelstütze am Rad und den für Touren auf dem E-Bike optimierten Selle Royal Essenza Plus-Sattel. Auch die Ergon GA3-Griffe zahlen aufs Komfort-Konto ein – neben der Gabel, die natürlich nicht nur im Gelände dämpft. Canyon hat dem Testrad einen Flaschenhalter am Sattelrohr verpasst. Wir empfehlen die Montage aber am vorderen Rahmenrohr, sonst engt die Flasche den ansonsten sehr schön breiten Durchstieg ein. Die Sitzposition ist tourig-aufrecht, nicht zu sportlich gewählt. Der Lenker ist recht breit, das unterstreicht den MTB-mäßigen Auftritt des Pathlite:ON ST.

### Breite Schutzbleche

Das Bosch-System sorgt dafür, dass unser Testrad ab dem ersten Meter gierig nach vorn strebt. Sowohl im neuen Tour+-Modus als auch im bereits bewährten E-MTB-Modus reagiert das Rad sehr direkt und feinfühlig auf den Pedaldruck des Fahrers. Viel natürlicher kann das Fahrgefühl an einem E-Bike kaum sein. Ohne Motorunterstützung fährt sich das Pathlite immer noch vergleichsweise angenehm und leichtfüßig. Das ist auch der weit gespreizten 1x12-Gang-Kettenschaltung geschuldet. Der Mix mit vorne vier und hinten zwei Kolben an der hydraulischen Magura-Bremsanlage vermittelt stets ein sehr sicheres Gefühl. Die Maxxis-Reifen haben offroad ordentlich Grip, rollen onroad dafür aber mit deutlichem Geräusch ab. Wird es nass und schmutzig, schützen breite, tiefgezogene Bleche den Fahrer zuverlässig.

**FAZIT**

Das Canyon Pathlite:ON 7 SUV ST ist ein komfortables SUV, das on- und offroad viel Spaß bietet. Im Gelände ist es verspielt und agil – fast wie ein echtes MTB.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Design | ●●●●● |

\+ Souveräne Fahrleistungen on- und offroad, absenkbare Sattelstütze, Fernlicht, Systemgepäckträger

\– Deutliche Abrollgeräusche auf Asphalt

| Preis-Leistung | ●●●●◐ |
|---|---|

Note 1,5 Sehr gut

*Fotos: Gideon Heede*

Kompakt und stoßsicher verbaut: Shimanos Steps SC-EM800-Display.

Präzise und automatisch: die Shimano Nexus Di2-Nabenschaltung.

| PREIS | 4289 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 24,3 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 130 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 44, 48, 52*, 56 cm |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Manitou Machete, 100 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremsen, Shimano Deore, 180/ 180 mm |
| Spritzschützer | Alu, myvélo-Eigenbau |
| Sattelstütze | SR NCX Parallelogramm, 48 mm Federweg |
| Sattel | Velo Fit Traveller, Größe M |
| Schaltung | Nabenschaltung, Shimano Nexus Di2 Automatik, 5 Gänge |
| Lichtanlage | v: B&M IQ-XS, 80 Lux / h: B&M IQ-XS |
| Bereifung | Schwalbe Smart Sam, 27,5“, 65 mm |
| Sonstiges | Vorbau & Lenker v. Ergotec, Gepäckträger (25 kg), optional: 630 Wh Akku (200 Euro Aufpreis) |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Shimano EP8, 85 Nm, Display: Shimano STEPS SC-EM800 |
| Akkukapazität | 504 Wh |
| Reichweite | > 70 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

MYVÉLO Himalaya EQP

# Anspruchsvoll und variabel

Mit dem Himalaya EQP schmückt ein E-SUV für anspruchsvollere Ausritte ins Gelände das 2023er Sortiment des Schwarzwälder Radbauers, das mit sauberer Rahmenverarbeitung und hochpreisigen Anbauteilen Interesse weckt. Dank schmalerer Rahmenausführung wiegt myvélos Offroader mit unter 25 kg vergleichsweise wenig und verzichtet dank Semiintegration des Akkus auf ein großvolumiges Unterrohr. Weiter fügt sich Shimanos kräftiger EP8-Motor (85 Nm) formschön ins Design ein und überträgt seine Kraft per Kette auf die mit einer automatischen Nexus Di2 bestückten Hinterradnabe. Schnelle präzise Gangwechsel per Knopfdruck zum einen, eine mit sattem 100-mm-Hub daherkommende Federgabel zum anderen: Der Vater des Konzepts ist zweifelsfrei die Komfortabilität, was durch eine Federsattelstütze zusätzlich unterstrichen wird. Robuste Alu-Schutzbleche sowie der Gepäckträger sind myvélo-Eigenbau.

## Kletterfreudig & spurtreu

Sportlich straffer Sattel, leicht gestreckte Sitzhaltung, gripstarke MTB-Griffe am breiten und geraden Lenker: Vom Start weg lädt das Himalaya zum Tempomachen ein. In Kombination mit angesprochenem Komfort überzeugt es auf ganzer Linie – und hält dank grobstolligen 65 mm breiten Pneus auch in matschigem Geläuf die Spur. Das Lenkverhalten ist agil und direkt, die Bremsanlage bissig-zielsicher zupackend. Shimanos drehmomentstärkstes Aggregat lässt das Himalaya auch steile Anstiege hurtig hinaufklettern. Neben Boost (400 % Unterstützung) stehen mit Trail und Eco zwei weitere Modi zur Verfügung, deren Auswahl auf dem Display an der Lenkerinnenseite angezeigt wird. Die Gangwechsel der Di2-Schaltung verlaufen geschmeidig und können wahlweise manuell ausgeführt werden. Die leuchtstarke B&M-Lichtanlage sowie individuelle Farbwahl des Rahmens sind weitere Pluspunkte des Himalaya.

**FAZIT**

Das myvélo Himalaya ist ein komfortorientiertes SUV mit kräftigem Motor und elektronischer Nabenschaltung. Durchweg erstklassige Teile machen das Offroadkonzept rund!

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●● |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●● |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Design | ●●●●◐ |
| + Motorpower, Schaltperformance, Komfortelemente, 12 Rahmenfarben | |
| − MTB-Griffe führen schneller zu Handermüdungen | |
| **Preis-Leistung** | ●●●●◐ |

Note 1,6 Sehr gut

*Fotos: Gideon Heede*

Erstklassiger Dämpfungskomfort dank Parallelogramm-Sattelstütze.

Kompakt und passgenau integriert: Shimanos kräftiger EP8-Motor.

MYVÉLO Palermo EQP

# Komfortabler Geländegänger

| PREIS | 4289 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 25 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 130 kg |
| Rahmenarten & Größen | Tiefeinst.: 45, 50*, 55 cm |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Manitou Machete, 100 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremsen, Shimano Deore, 180/180 mm |
| Spritzschützer | Alu, myvélo-Eigenbau |
| Sattelstütze | SR NCX Parallelogramm, 48 mm Federweg |
| Sattel | Velo Fit Traveller, Größe M |
| Schaltung | Nabenschaltung, Shimano Nexus Di2 Automatik, 5 Gänge |
| Lichtanlage | v: B&M IQ-XS, 80 Lux / h: B&M IQ-XS |
| Bereifung | Schwalbe Smart Sam, 27,5“, 65 mm |
| Sonstiges | Lenker & Vorbau v. Ergotec, Gepäckträger (25 kg), optional: 630 Wh Akku (200 Euro Aufpreis) |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Shimano EP8, 85 Nm, Display: Shimano STEPS SC-EM800 |
| Akkukapazität | 504 Wh |
| Reichweite | > 70 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

Myvélo stellt mit seinem Palermo EQP ein SUV auf die Räder, dessen Einsatzbreite von Alltag bis anspruchsvoller Offroadtour reicht. Der am Schwarzwälder Firmensitz gefertigte Alu-Rahmen wirkt mit sauberer Verarbeitung filigran – auch weil statt wuchtigem Unterrohr zwecks Akkubeherbergung auf praktische Teilintegrierung der Batterie gesetzt wird. Ebenfalls formschön schmiegt sich Shimanos Mittelmotor in den himmelblauen Rahmen. Alternativ kann das Bike in elf anderen Farben geliefert werden. Die MTB-Gene kommen bei der hubstarken Manitou-Federgabel sowie dem breiten Lenker durch. Die grobstollige Bereifung macht das Palermo ebenso startklar für Ausfahrten ins ruppige Gelände. Für den Alltag gerüstet ist man mit inhouse-gefertigten Alu-Schutzblechen und robustem Heckträger. Pendelfahrten im Dunklen sind dank hochwertiger B&M-Lichtanlage ebenfalls Teil des vielfältigen Habitats.

### Ergonomisch & automatisch

Einfacher Aufstieg, grandiose Federung. Schon nach den ersten Unebenheiten überzeugt die Parallelogramm-Sattelstütze als ein geniales Komfort-Bauteil. Gemeinsam mit dem 100-mm-Gabelfederweg vorne kommt bei aufrechter Sitzhaltung fast Fully-Feeling auf. Als spurtreu und laufruhig erweist sich das Palermo auch auf verblockten Wurzelpfaden, schnelle Lenkmanöver gelingen mit dem gut in der Hand liegenden Lenker problemlos. Der EP8-Motor werkelt kraftvoll und harmonisch – bergauf hörbar aufheulend treibt er das 25-kg-SUV verlässlich schubstark an. Apropos: Shimanos Automatiknabenschaltung wählt präzise den passenden der fünf Gänge aus. Freilich fühlt sie sich mit ihrer 263-Prozent-Übersetzung eher im hügeligen Geläuf zuhause. Mit der Deore-Bremsanlage gelingt myvélo ebenso ein Sicherheits-Volltreffer wie mit dem überraschend ruhigen Fahrverhalten bei maximaler Heckträgerbeladung.

**FAZIT**

Top-Komfort, kräftiger Motor, elektrische Schaltung – myvélos Palermo EQP ist ein durchdachtes SUV-Konzept. Der Alltag-Gelände-Mix gelingt den Schwarzwäldern überzeugend!

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●● |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●● |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Design | ●●●●◐ |

⊕ Automatikschaltung, Komfort-Elemente, Motor, Reifen, 12 Rahmenfarben

⊖ MTB-Griffe auf Langstrecken zu ungemütlich

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note **1,6 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Der Giant/Yamaha-Motor mit fünf Modi agiert durchzugsstark.

Giants Recon E50 Scheinwerfer ist direkt am Vorbau montiert.

| PREIS | 4299 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 27,47 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 156 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: S, M, L*, XL |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Suntour XCR 34, 140 mm, Dämpfer: Suntour Raidon, 125 mm |
| Bremsen | hydr. 4-Kolben-Scheibenbr. Tektro Orion HD-M745, 203/203 mm |
| Spritzschützer | Giant, Aluminium |
| Sattelstütze | Giant, Aluminium |
| Sattel | Giant |
| Schaltung | Shimano Deore, 10 Gänge |
| Lichtanlage | v: Giant Recon E50 / h: Axa Blue Line Steady E6 |
| Bereifung | Maxxis Ikon Exo TR, v: 29“, 61 mm / h: 27,5“, 61 mm |
| Sonstiges | Gepäcktr.: Giant Rack-It MIK bis 15 kg, Range-Extender (200 + 250 Wh) |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Giant/Yamaha SyncDrive Pro 2, 75 Nm, Display: Ride Control |
| Akkukapazität | 625 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

GIANT Stance E+ EX

# Vielseitiger Tempomacher

Die EX-Variante des Touren-/Trailfullys Stance E+ präsentiert sich im SUV-Trimm mit wertigen Alu-Schutzblechen, Gepäckträger und Akku-Lichtanlage. Hinter der Silhouette steckt eine MTB-Geometrie. So verfügt das Stance E+ EX über ein hochwertiges Aluchassis mit großzügig bemaßtem Hauptrahmen (480 mm/Gr. L) für einfaches Manövrieren im Steilen und einen sehr flachen 65,5°-Lenkwinkel für Laufruhe sowie Fahrsicherheit in wilderen Abfahrten. Viel Fahrkomfort produzieren soll das Stance E+ EX mittels des 140/125-mm-Luftfahrwerks. Für leichtfüßiges Klettern setzt Giant den Giant/Yamaha-Motor SyncDrive Pro 2 ein, der dazu mit bis zu 75 Nm Maximaldrehmoment arbeitet. Befeuert wird der Vortrieb vom Giant-625-Wh-Akku – per optionalem 200- oder 250-Wh-Range-Extender auf dem Unterrohr werden daraus propere bis zu 875 Wh Kapazität.

## Lass laufen ...!

Vor allem als Mountainbiker schätzt man die sportive Sitzposition des Stance E+, die den Fahrer mittig über dem Bike zentriert: Sie stattet einen mit 1-a-Kontrolle aus. Mit viel Selbstvertrauen braust man also in Steilanstiege, in denen der Giant-Motor schon in zweiter Fahrstufe, Tour, mit ordentlich Schub verblüfft. Erst recht geht die Post in der dritten Fahrstufe Active, ab, dank der man knackige, gerne verwurzelte Anstiege fix erobert. Noch mal spritziger gestaltet sich der Vortrieb in Modi vier und fünf – prima geeignet für steile Stiche. Geht's bergab, zieht das Giant ziemlich souverän seine Spur, trifft die feine Linie zwischen hoher Laufruhe und spaßiger Wendigkeit gekonnt. Hier macht sich der 29“/27,5“-Laufradmix voll bezahlt! Kurskorrekturen erledigt man per breitem Lenker und direkter Lenkung leicht. Manko: Während das Eingelenk-Heck gut feinfühlig arbeitet und dicke Brocken schluckt, geizt die Suntour-Gabel mit Sensibilität.

**FAZIT**

Sportives, tempogeiles E-SUV, dessen starke MTB-Inspiration sich in tollen Nehmerqualitäten im Gelände und auf ruppigem Terrain zeigt.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●○ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●○ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●○ |
| Wartungsaufwand | ●●●◐○ |

⊕ Sehr kraftvoll agierender Giant/Yamaha-Motor, Fahrkomfort & Traktion d. Hinterradfederung, hohes Systemgewicht schafft breiten Nutzerkreis

⊖ Recht hohes Gewicht, zäh arbeitende Federgabel

**Preis-Leistung** ●●●●○

Note
**1,6 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Elektro Rad EMPFEHLUNG SEHR GUT 1/2023

Mit 120 mm Federweg ist das Axis trailtauglich.

Scott dreht den Bosch-Motor nach oben.

SCOTT Axis eRide 10

# Multifunktionswerkzeug

| PREIS | 4699 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 28,96 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 128 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: S, M*, L, XL; Trapez: S, M, L |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | SR Suntour XCR34 Air , 120 mm |
| Bremsen | Tektro HD-M745 |
| Spritzschützer | Curana alloy profile Fender |
| Sattelstütze | Syncros, Aluminium |
| Sattel | Syncros Capilano |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano RD M8130SGS, 11 Gänge |
| Lichtanlage | v: Lezyne Ebike Classic/ h: Lezyne Fender |
| Bereifung | Schwalbe Johnny Watts 29“, 60 mm |
| Sonstiges | 4-Kolben-Bremsanlage |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line CX, 85 Nm, Display: Bosch Kiox 300 |
| Akkukapazität | 750 Wh |
| Reichweite | > 100 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

FAHRVERHALTEN

Laufruhig – Agil

SITZPOSITION

Aufrecht – Sport

EINSATZBEREICH

Tour – Reise

Das Scott Axis eRide 10 überzeugt schon optisch. Der Rahmen hat ein mattes Finish und ist sehr gut verarbeitet. Die Form kommt gut zur Geltung, weil der Hersteller den Motor gedreht hat, er ragt ins Rahmeninnere. Sattel und Reifen setzen sich in einem Braunton ab. Durch die lange Federgabel nimmt das Axis optisch Anleihen an einem Mountainbike. Die Ausstattung ist komplett: Breite Schutzbleche, eine Lichtanlage, ein kräftiger Gepäckträger und das aktuelle Smart-System von Bosch mit dem stärksten Motor und einem 750 Wh großen Akku, der komplett im Rahmen integriert ist und seitlich entnommen wird. Anders als viele andere Hersteller setzt Scott auf einen Mittelständer. Das zulässige Gesamtgewicht fällt mit 128 Kilo recht gering aus, es bleiben unter 100 Kilo für Fahrer und Gepäck. Scott bietet das Modell auch mit einem Rahmen an, der auf die Anatomie von Frauen abgestimmt ist.

## Fast ein Mountainbike

Nicht nur die Optik erinnert an ein Mountainbike, sondern auch das Fahrverhalten. Die aufrechte Sitzposition ist sportlich angehaucht, die großen Räder mit grobem Profil überrollen Hindernisse mühelos und die Federgabel bietet satte 120 Millimeter Arbeitsweg. Das sorgt für Spaß auch abseits asphaltierter Straßen. Egal ob breiter Waldweg oder schmaler Trail, das Axis eRide 10 vermittelt das Gefühl allzeit Herr der Lage zu sein. Dennoch rollt das Rad auch auf Asphalt leicht wie leise und ist sich für Transportaufgaben nicht zu schade. Die Übersetzung passt sowohl bei steilen Anstiegen als auch für schnelle Passagen, der XT-Schalthebel funktioniert in beide Richtungen. Die Vier-Kolben-Bremse bringt das Rad jederzeit sicher zum Stehen und bietet Reserven für Geländeausflüge. Trotz der dezent sportlichen Ausrichtung stimmen Komfort und Ergonomie auch bei längeren Ausfahrten.

**FAZIT**

Das Scott Axis eRide 10 ist ein SUV im besten Sinne. Es vereint Sportlichkeit, Alltagsnutzen und Vollausstattung ohne wirkliche Schwächen zu zeigen.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●● |
| Sicherheit | ●●●●● |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Design | ●●●●● |

\+ Starker Antrieb, durchdachte Ausstattung, tolle Verarbeitung

\– Etwas schwer, geringe Zuladung

**Preis-Leistung** ●●●●●

Note 1,3 Sehr gut

*Fotos: Gideon Heede*

Querfeldein: mit grobem Profil und Federgabel kein Problem.

Stufenlos: Die Enviolo-HD-Nabenschaltung passt gut zum Avyon.

| PREIS | 4899 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 30,23 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 140 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 48, 53*, 58 cm; Wave: 46, 51, 56 cm |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Luft-Federgabel Suntour SF21-MOBIE34 -D AIR 2CR DS, 100 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremsen, Shimano BR-MT420/410, 203/180 mm |
| Spritzschützer | Curana Apollo, 70 mm, schwarz matt |
| Sattelstütze | Aluminium, starr, Ergotec Patent Viper |
| Sattel | Selle Royal Explora Italy |
| Schaltung | Nabenschaltung, Enviolo HD, stufenlos |
| Lichtanlage | v: Contec Dlux 80 E+ / h: Contec TL-335 E-Stop |
| Bereifung | Continental eRuban, 27,5“, 58 mm |
| Sonstiges | Bremslicht |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line CX, 85 Nm, Display: Kiox 300 |
| Akkukapazität | 750 Wh |
| Reichweite | > 100 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour — Reise

VICTORIA Avyon 5

# Ausgewogener Alleskönner

Victoria stellt mit dem Avyon 5 ein Bike auf die Räder, das durch ein breites Einsatzspektrum überzeugt. Der Bosch Performance Line CX-Motor ist wohl bekannt und überzeugt auch im Avyon 5 mit satter Leistung. Dank großem 750-Wh-Akku sind auch lange Touren kein Problem. Victoria koppelt den Motor mit einer stufenlosen Enviolo-HD-Nabenschaltung. Die Kombination gefällt, die Bandbreite reicht auch für steile Anstiege, Schalten unter Last oder im Stand ist kein Problem. Die Motorcharakteristik lässt sich per App an eigene Wünsche anpassen, das Kiox-Display bietet dank Smartphone-Koppelung auch Navigation. Die restliche Ausstattung weiß ebenfalls zu überzeugen. Lichtanlage mit Bremslichtfunktion, ein Systemgepäckträger mit ordentlich Zuladung und breite, lange Schutzbleche sorgen für einen stressfreien Alltagsbetrieb.

## Überzeugende Ergonomie

Victoria kombiniert beim Avyon 5 MTB- und Trekking-Zutaten sehr geschmackvoll. Breite, grobstollige Reifen und eine Luft-Federgabel mit 100 mm Federweg sorgen für Komfort und Grip abseits asphaltierter Pisten. Eine recht aufrechte, leicht geneigte Sitzposition sorgt mit passendem Lenker, verstellbarem Vorbau und ergonomischen Flossengriffen für viele ermüdungsfreie Stunden im Sattel. Dank Systemgepäckträger und großem Akku darf die Tour auch länger ausfallen. Die Enviolo-Nabe ist fein einstellbar, so dass jeder Fahrer seine Wohlfühlkadenz findet. Die Bedienkräfte des Schaltgriffs sind am Avyon 5 allerdings höher als wir es sonst von dieser Schaltung kennen – jedoch war es an den Testtagen auch sehr kalt. Die hydraulischen Scheibenbremsen überzeugen mit einer guten Mischung aus Dosierbarkeit und Biss, die Größe der Scheiben sorgt für zuverlässige Kühlung. Das Avyon 5 leistet sich keine echte Schwäche.

**FAZIT**

Das Avyon 5 von Victoria ist ein Allrounder im besten Sinne. Das Rad überzeugt im Alltag wie auf Ausflügen und scheut auch keine Offroadeinlagen.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●○ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Design | ●●●●◐ |

⊕ Durchdachte Ausstattung, wartungsarme Nabenschaltung mit Riemenantrieb, Offroadqualitäten

⊖ Schaltgriff mit hohen Bedienkräften, Zuladung könnte höher sein

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note **1,4 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

4-Kolben-Vorderradbremse mit 203-mm-Rotor.

Doppelte Sattelstrebe am Viergelenk-Hinterbau.

| PREIS | 4999 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 27,75 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 130 kg |
| Rahmenarten & Größen | Wave: 42, 46*, 50, 54 cm |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | RockShox Recon Silver RL, 120 mm |
| Bremsen | hydr. 4-Kolben-Scheibenbremsen, Tektro Gemini, 203/180 mm |
| Spritzschützer | SKS, Kunststoff |
| Sattelstütze | Conway, absenkbar |
| Sattel | Selle Royal Vivo Athletic |
| Schaltung | Kettenschaltung, Sram RD SX Eagle, 12 Gänge |
| Lichtanlage | Contec, v: Dlux 80 E+ / h: CTL 335 E mit Bremslicht |
| Bereifung | Schwalbe Johnny Watts, 27,5“, 60 mm |
| Sonstiges | Dämpfer: Fox Float DPS, 100 mm; verst. Vorbau |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line CX, 85 Nm, Display: Bosch Kiox 300 |
| Akkukapazität | 625 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour – Reise

CONWAY Cairon SUV FS 5.7

# Sänfte fürs Gelände

Conway liegt mit dem Cairon SUV FS 5.7 am Puls der Zeit: Vollgefederte Alltagsräder für On- und Offroadtouren mit einer gehörigen Portion Komfort verkaufen sich derzeit wie geschnitten Brot. Warum das so ist, liegt auf der Hand: Diese SUVs sind sehr vielseitig, bieten alle Vorzüge eines guten Stadtrads und lassen sich am Wochenende wunderbar entspannt ins Grüne chauffieren. Das üppige Gewicht und der erhöhte Rollwiderstand der Stollenreifen spielen Dank kraftvollem E-Motor kaum eine Rolle. Das Cairon trifft genau diesen Nerv der Zeit. Die Sitzposition ist schön aufrecht, der breite Lenker bietet viel Kontrolle, der Vorbau lässt sich variabel anpassen. Nur die straffen Griffe ohne ergonomische Flügel passen nicht ganz zum Komfort-Anspruch des Cairon. Der Sattel hingegen ist optimal gewählt. Er thront auf einer absenkbaren Stütze, die für einfaches Aufsteigen, sicheres Halten an der Ampel und viel Gesäßfreiheit auf ruppigeren Bergabpassagen steht. Die Spritzschützer sind breit, könnten am Vorderrad etwas tiefer gezogen sein. Der Systemgepäckträger mit Federklappe reicht für lange Tagestouren. Leider ist das Ventil des Dämpfers sehr nah am Rahmen verbaut, so lässt sich die Dämpferpumpe kaum aufschrauben.

## Spaß sogar im Trail-Uphill

Die Fahrleistungen machen richtig Laune. Die Federung arbeitet zuverlässig, die Lenkung ist schön direkt. Der Bosch-Motor passt gut zum Rad, insbesondere offroad spielt der eMTB-Modus seine ganze Stärke aus. So wagen wir uns sogar in einen Trail-Uphill, den das Bike bravourös meistert. Die Reifen sind ausgewogen, sowohl für Asphalt als auch für leichte Trails geeignet. Richtig heftige Passagen meiden wir aber lieber, dafür ist das Rad aber auch nicht konzipiert. Die Bremsen sind großformatig und vermitteln auf allen Untergründen viel Sicherheit.

**FAZIT**

Das Conway Cairon SUV FS 5.7 ist ein sehr vielseitiges Touren-Fully mit vielen gut gelösten Details. Variabler kann ein E-Bike kaum sein.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Design | ●●●●◐ |

⊕ Federung, Antrieb, Komfort, Reifen

⊖ Schlecht platziertes Dämpfer-Ventil, kurzer Spritzschützer vorn

| Preis-Leistung | ●●●●◐ |
|---|---|

Note 1,6 Sehr gut

*Fotos: Gideon Heede*

Der EP8 ist ein kraftvoller E-MTB-Antrieb.

Die Sattelstütze ist für Kindersitzmontage geeignet.

| PREIS | 4999 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 19,1 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 120 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: L, XL*; Wave: S, M |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Carbon |
| Gabel | Carbon, starr |
| Bremsen | hydr. 2-Kolben-Scheibenbremse, Shimano XT, 180/ 180 mm |
| Spritzschützer | Kunststoff mit Schmutzfanglappen |
| Sattelstütze | Storck MLP 150 |
| Sattel | Selle Royal Shadow |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano Deore, 10 Gänge |
| Lichtanlage | v: B+M IQ-X / h: Xeltec |
| Bereifung | Schwalbe Rocket Ron, 27,5“, 65 mm |
| Sonstiges | Sattelstütze geeignet für Kindersitz-Montage, Carbon-Lenker, Ergotec-Vorbau |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Shimano EP8, 85 Nm, Display: Shimano EP8 |
| Akkukapazität | 504 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

FAHRVERHALTEN
Laufruhig – Agil

SITZPOSITION
Aufrecht – Sport

EINSATZBEREICH
Tour – Reise

STORCK Urban CTS

# Reife Leistung

Wie innovativ die Leichtbauexperten von Storck arbeiten, zeigt sich am Urban CTS deutlich. Das Modell gibt es in dieser Form bereits im dritten Jahr und trotzdem macht es in Sachen Fahrleistungen, Leichtbau und Alltagstauglichkeit noch immer einigen deutlich jüngeren Bikes etwas vor. Denn trotz des Gewichts von weniger als 20 Kilo macht das Urban CTS weder bei der Motorkraft noch bei der Vielseitigkeit Abstriche. Shimanos EP8 ist ein kraftvolles Mountainbike-Aggregat, das spielend leicht auch steilste Rampen bewältigen lässt. Gepäckträger, breite, tief gezogene Spritzschützer und helle Lichtanlage lassen (fast) keine Wünsche im Alltag offen. Lediglich die Zuladung des Heckträgers sowie des Rads insgesamt sind an der unteren Akzeptanzschwelle angesiedelt. Auch der Akku ist mit gut 500 Wh nicht riesig, aber im Gesamtpaket sehr stimmig. Für eine lange, herausfordernde Tagestour reicht er allemal.

## Agil und direkt

Das Storck fährt sich wunderbar verspielt. Agilität und Direktheit erinnern an ein klassisches Mountainbike-Hardtail. Dem tragen die Storck-Entwickler mit einer knackigen Bremsanlage und den flinken Stollenreifen Rechnung. Trotzdem sind die Sitzposition, der Sattel und der Carbonlenker nicht komplett auf Sport getrimmt, sondern liefern auch gute Komfortwerte. Die 10-Gang-Schaltung passt prima zum Gesamtkonzept des Rads, ebenso die 2-Kolben-Bremsanlage, die nicht nur im leichten Trail Sicherheit gibt, sondern auch beim Pendeln zuverlässig verzögert. Wer den Motor ausschaltet, kann das Storck Urban CTS wie ein klassisches unmotorisiertes Trekkingrad bewegen. Das Display ist dezent und mit reduzierten Informationen. Die gesamte Bandbreite an Telemetrie und ein Werkzeug zum Anpassen der Motorabstimmung gibt es in der Shimano-App.

**FAZIT**

Dass Storck das Urban CTS ohne Veränderungen erneut auflegt, zeigt, wie gut dieses Crossover-Bike ist. Spaßfaktor, Vielseitigkeit, Leichtbau – alles top!

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●● |
| Design | ●●●●◐ |

⊕ Gewicht, Fahrleistungen, Spritzschutz, Antrieb, Bremsen

⊖ Zulässiges Gesamtgewicht, Zuladung Gepäckträger

| Preis-Leistung | ●●●●◐ |
|---|---|

Note 1,4 Sehr gut

*Fotos: Gideon Heede*

Das Display gibt die effizienteste Trittfrequenz vor.

Mächtig: 203-mm-Bremsscheibe vorn.

| PREIS | 5100 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 25,7 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 136 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: S, M, L*, XL; Trapez: S, M, L, XL |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Rockshox Recon Silver TK , 110 mm |
| Bremsen | hydr. 4-Kolben-Scheiben-bremse, Sram Guide T, 200/ 180 mm |
| Spritzschützer | Specialized Drytech, 65 mm |
| Sattelstütze | TranzX Dropper, absenkbar |
| Sattel | Specialized Rivo Sport |
| Schaltung | Kettenschaltung, Sram NX, 11 Gänge |
| Lichtanlage | v: Lezyne E-Bike Mini E65 / h: Spanninga Commuter Glow XE |
| Bereifung | Ground Control 2Bliss Ready, 28“, 60 mm |
| Sonstiges | Gepäckträger bis 27 kg Zuladung, MIK, kindersitztauglich |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, Specialized 2.0, 70 Nm, Display: Mastermind |
| Akkukapazität | 710 Wh |
| Reichweite | > 100 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour — Reise

SPECIALIZED Turbo Tero 4.0 EQ

# Crossover aus Kalifornien

Specialized ist Vorreiter beim Thema Light-E-Bikes. Mit dem Turbo Tero 4.0 EQ zeigen die Kalifornier, dass sie auch die Fans potenter Bikes im Blick haben. Mit dem SUV bleibt Specialized dabei seinem Markenkern treu. Cockpit, Sattel, Gepäckträger, Reifen und Spritzschützer, aber auch Akku, Motor und selbstverständlich der Rahmen sind hauseigen oder zumindest maßgeblich von Specialized mitentwickelt. Stellvertretend sind hier das Display und die dazugehörende Mission-Control-App genannt. Die ermöglicht Zugriff auf nahezu alle relevanten Fahrdaten und erlaubt individuelle Motoreinstellungen – vorbildlich! Zugekauft wird nur punktuell, da aber sehr stimmig: helles Licht, absenkbare Sattelstütze, 11-Gang-Kettenschaltung und 4-Kolben-Bremsanlage etwa. Letztere zeigt, dass Specialized durchaus sportliche Käufer ins Visier nimmt; mit 200 mm ist die Scheibe vorn riesig, sorgt entsprechend für Top-Verzögerung.

## Kein aufgepumpter Bodybuilder

Der Motor kommt Specialized-typisch nicht wie ein aufgepumpter Bodybuilder daher, sondern setzt seine 70 Nm recht zurückhaltend ein. Heißt: Die Unterstützung greift anfangs sachte ein. Sie erreicht bei ordentlich Pedaldruck einen sehr kraftvollen Peak, um an der Unterstützungsschwelle jenseits der 25 km/h wieder sanft zurückzugehen. So ergibt sich ein kaum merklicher Übergang hin zum ausschließlichen Muskelbetrieb. Das ist feine Abstimmungskunst. Gleichzeitig muss keiner Angst haben, nicht den Berg hoch zu kommen: Die Kraft reicht selbst für Steilstücke abseits befestigter Wege locker aus. Dort fühlt sich das Rad übrigens ebenso wohl wie auf Feld- und Waldwegen. Auf Asphalt rollen die MTB-Reifen hörbar ab. Das mindert die Fahrleistungen aber nicht. Wer offroad unterwegs ist, freut sich an der Top-Federung und den breiten, tiefen Spritzschützern.

**FAZIT**

Das Specialized Turbo Tero 4.0 EQ ist ein toller Crossover für Einsätze von der Kurzstrecke in der Stadt bis zur Radreise im Hochgebirge.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Design | ●●●●◐ |

⊕ Kindersitz-Zulassung, Akkuentnahme, Mission-Control-App, Komfort, Spritzschutz, absenkbare Sattelstütze

⊖ Tief angebrachte Ladebuchse, nur gut 110 kg Zuladung

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note **1,5 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

AB 5000 €

TREKKING

Deore XT: Präzise Gangwechsel und große Übersetzungsbreite.

Extra-Sitzkomfort-Portion dank Cane Creeks Thudbuster G4.

MAXX Pacemaxx ELS

# Schnelle Komfort-Schönheit

| PREIS | 5176 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 28,12 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 185 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 35, 40, 45*, 50, 55, 60 cm |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Suntour Raidon34 Boost, 100 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr., Shimano BR-MT402, 203/180 mm, |
| Spritzschützer | SKS Bluemels 75, Kunststoff |
| Sattelstütze | Cane Creek Thudbuster G4, Parallelogramm Federstütze |
| Sattel | SQlab 610 Active |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano XT Linkglide, 11 Gänge |
| Lichtanlage | v: B+M IQ-XS, 80 Lux / h: B+M Dart E |
| Bereifung | Schwalbe Smart Sam Plus, 29“, 57 mm |
| Sonstiges | Racktime Stand it 2.0 Tour Gepäckträger m. 25 kg Traglast, Rahmenschloss |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, EP600, 85 Nm, Display: Shimano Steps SC-EN610 |
| Akkukapazität | 726 Wh |
| Reichweite | >100 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Stadt — Reise

Bereits seit 1993 verfolgt Maxx Bikes das Konzept, Fahrräder nach Konfigurationsprinzip anzubieten. Hierzu haben die Rosenheimer ein Modular Bike System in Verbindung mit einem Online-Konfigurator ins Leben gerufen, bei dem die überwiegend sportiven Bikemodelle in optionalen Ausstattungsvarianten, bis hin zu persönlicher Gravur auf dem Rahmen, angeboten werden. Die Rahmen, deren Lackierung aus über 60 Farben ausgewählt wird, werden von Hand pulverbeschichtet und somit für eine halbe Ewigkeit konserviert. Bei unserem Beispielrad begeistert sofort die Ästhetik seiner Verarbeitung sowie die der gleichfarbigen, ebenfalls aus Alu bestehenden, Akkuklappe. Beim Pacemaxx ELS Basismodell vorgegeben sind (lediglich) Shimano Motoren EP600/801 – bei der Schaltung wird zwischen Kette/Nabe bzw. Shimano, Enviolo und Rohloff entschieden. Sämtliche Anbauteile über Gepäckträger, Sattel(stütze), Cockpit-Komponenten oder Federgabel-Modell werden Schritt für Schritt, immer ausgehend von einer vorgeschlagenen Grundausstattung, ausgewählt bzw. modifiziert.

## Antriebsfreudig & vielseitig

In unserem Fall ist das Pacemaxx ELS klar auf Komfort und eher gediegenes Geländecruisen, denn ambitioniertes Trailsporteln, hin konfiguriert. Dafür sorgen optionale Spacer unter dem kurz gehaltenen Vorbau, Ergon-Flossengriffe oder angenehm breiter SQlab-Sattel. Komfort-Herzstück ist die Parallelogramm-Federsattelstütze, die super-sensibel ab- bzw. mitfedert. 100 Millimeter Gabelfederweg unterstreichen den grund-sportlichen Bikecharakter ebenso wie die bissig greifenden Schwalbe-Stollenpneus in 57 mm Breite. Der kraftvolle Shimano-Antrieb EP600, gepaart mit präzise die Gänge wechselnder XT-11-Gang-Schaltung, komplettiert das vielseitige Sport- und Tourengerät, das mit hochwertiger B+M-Lichtanlage und Rahmenschloss auch reichlich Alltagspotenziale vorweist.

## FAZIT

Ausstattung, Ergonomie, Design: Der Maxx Pacemaxx ELS kann sehr individuell angepasst werden – und überzeugt mit Motorpower und top Komponenten als erstklassiges E-SUV!

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●● |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●○ |

⊕ Sportiver Motor, Schaltperformance, Komfortelemente, Zuladung, Namensgravur in Rahmen möglich

⊖ Spritzschützer zwar breit, aber „nur“ aus Kunststoff

**Preis-Leistung** ●●●●●

Note **1,3 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Der Lenker liegt dank leichter Kröpfung perfekt in der Hand.

Gut geschützt und top belüftet: der Bosch CX Offroad-Motor.

| PREIS | 5199 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 29,29 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 170 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: M, L; Trapez: M, L; Wave: M, L* |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Suntour Mobie34 Air, 100 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremse, Tektro, 180/180 mm |
| Spritzschützer | Kunststoff |
| Sattelstütze | Alu, gefedert |
| Sattel | Selle Royal Vivo |
| Schaltung | Nabenschaltung, Enviolo Trekking, stufenlos |
| Lichtanlage | v: Litemove LED, 110 Lux / h: Trelock COB Line |
| Bereifung | Maxxis Rekon Race, 29“ 57 mm |
| Sonstiges | Gates-Riemen; MIK-Systemgepäckträger (27 kg); Lenker: Concept EX Ergo Riser, Ergon-Griffe, verstellbarer Vorbau |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line CX, 85 Nm, Display: Bosch Intuvia 300 |
| Akkukapazität | 625 Wh |
| Reichweite | > 90 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Stadt – Reise

KALKHOFF Entice 5 Excite+

# Komfortabler Alleskönner

Kalkhoff stellt für das Modelljahr 2024 mit seinem Entice 5 Excite+ ein E-SUV auf die Räder, das optisch eine Liaison aus hohem Komfort und ausgeprägter Geländetauglichkeit eingeht. Dabei besticht der top verarbeitete Alu-Rahmen optisch mit edlen Kanten und wird mit hubstarker Federgabel sowie Sattelstützenfederung hochwertig bestückt. Einfach nach oben entnehmbar sitzt der 625-Wh-Akku unter einer Kunststoffklappe – und versorgt Boschs CX-Kraftprotz mit Strom. Dieser kombiniert sich mit Enviolos stufenloser Trekking-Nabenschaltung, die intuitiv per Drehgriff bedient wird, zu einer Einheit, die ein breites Einsatzspektrum abbildet. Der Gates-Riemen garantiert Wartungsarmut und Langlebigkeit – Maxxis' grobstollige MTB-Pneus einen festen Stand auf unbefestigten Wegen. Dass Kalkhoff den Alltagsnutzen mitgedacht hat, zeigt sich im Rahmenschloss sowie Schmier-/Spritzschutz über dem Carbonriemen.

## Komfort im Gelände

Der Vorbau ist variabel, der Lenker angenehm breit und mit leichter Kröpfung und hochwertigen Flossengriffen exzellent in der Hand liegend. Über das exponiert-mittig sitzende Farbdisplay werden die U-Modi 1 bis 4 angezeigt, wovon bei Maximalunterstützung wahrlich die Post abgeht. Überraschend klettergierig geht es auch steilere Anstiege hinauf, während die Spurtreue bei knapp 30 kg Bike-Gewicht ohnehin sehr ausgeprägt und somit sicherheitsspendend ist. Bauartbedingt stellt sich mit gefüllten Packtaschen bergab eine leichte Flatterneigung ein, die allerdings, beide Hände am Lenker, den durchweg harmonischen Fahrfluss nicht unterbricht. Durchweg sehr laufruhig unterwegs sind bei aufrechter Sitzhaltung und straffem Sattel auch lange Touren spaßgeprägt. Auch weil die Dämpfungseigenschaften von Reifen & Federgabel ein starkes Zusammenspiel abliefern – und die Tektro-Bremsen überzeugen.

**FAZIT**

Fahrkomfort, Offroad-Potenzial & Zuladung: Kalkhoffs Entice 5 Excite+ vereint das beste aus zwei Welten. Ob Genusstour oder Geländeritt – der Konzeptspagat gelingt bravourös!

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●● |

⊕ Motorpower, Komfort, genussgeprägte Geländefahrten, Spurtreue

⊖ Schmale Spritzschützer, Kabelführung vor Cockpit unruhig, Tragefähigkeit

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note
**1,5 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

MODELLJAHR 2023

Elektro Rad
PREIS/LEISTUNG
SEHR GUT
2/2023

Federgabel mit Bosch-ABS-Modul.

Die Sram-Kettenschaltung arbeitet mit Funksignalen.

| PREIS | 5499 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 28,7 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 140 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: M*, L, XL; Tiefeinst.: S, M, L |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | SR Suntour Mobie35 Evo Air ABS, 100 mm |
| Bremsen | hydr. 4-/2-Kolben-Scheibenbremsen Magura MT C, ABS, 180/180 mm |
| Spritzschützer | Aluminium |
| Sattelstütze | Irridium; gefedert, absenkbar |
| Sattel | Fizik Essenza Plus Athletic |
| Schaltung | Kettenschaltung, Sram Eagle AXS, 12 Gänge |
| Lichtanlage | Supernova, v: M99 Mini Pro (Fernlicht) / h: E3 |
| Bereifung | Maxxis CrossMark II, 27,5“, 57 mm |
| Sonstiges | Ergon-Griffe, Anhängergeeignet |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line CX, 85 Nm, Display: Kiox 300 |
| Akkukapazität | 750 Wh |
| Reichweite | > 100 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

FAHRVERHALTEN
Laufruhig — Agil

SITZPOSITION
Aufrecht — Sport

EINSATZBEREICH
Tour — Reise

## CANYON Pathlite:ON 9 LTD SUV

# Cool und sicher

Das Canyon Pathlite:ON 9 LTD SUV ist das Topmodell der Pathlite-Familie. Die Räder sind allesamt angenehm tourige SUV-Bikes mit aufsteigender Nummer immer hochwertigerer Ausstattung. Beim Neuner sind echte Highlights verbaut: Sram-Funkschaltung, Bosch Smartsystem, gefederte und absenkbare Sattelstütze, eine 100-mm-Federgabel, das Bosch Connect-Modul mit Diebstahlsicherung (über die Bosch eBike Connect-App) und, als Sahnehäubchen, das neue Bosch-ABS der zweiten Generation. Auch vom Feinsten: der Selle Royal-Sattel, die Ergon-Griffe, Maxxis-Reifen, Gepäckträger mit Ortlieb-Quick-Lock-3.1-System und Spanngummi sowie breite Aluminium-Schutzbleche mit Schmutzfanglappen. Die Sitzposition liegt ausgewogen zwischen sportlich und komfortabel. Da so die Tour gerne lange gehen darf, ist auch das Supernova-Licht inklusive Fernlichtfunktion fantastisch.

### Souverän und sportlich

Die Fahreigenschaften des Pathlite:ON 9 LTD SUV sind sehr souverän. Der Bosch-Motor kommt mit dem zugegeben nicht ganz leichten Rad prima zurecht, sodass es unterm Strich zu einem agilen, wendigen und doch schön stabilen E-Bike wird. Wer doch einmal in eine etwas brenzligere Fahrsituation kommt, kann sich auf das neue Bosch-ABS verlassen. Die Magura-Bremsen packen kraftvoll zu, das Antiblockiersystem unterbindet Verbremser – und damit Stürze – zuverlässig. Die Maxxis-Pneus bieten einen prima Kompromiss aus Laufruhe und Halt auf Asphalt sowie Griffigkeit und Dämpfung im Gelände. In schwererem Geläuf, aber auch im Stadtverkehr beim Stop-and-go hat sich die absenkbare Sattelstütze bewährt. Topp: Sie ist zusätzlich gefedert für noch mehr Komfort. Die Funk-Schaltung justiert sich automatisch und schaltet so äußerst präzise. Die Gang-Spreizung reicht vom schnellen Bergab bis zum steilsten Anstieg.

**FAZIT**

Chapeau, Canyon Pathlite:ON 9 LTD SUV! Das Bike ist ein wahres Hightech-Feuerwerk – für gerade einmal 5499 Euro. Die Koblenzer haben sehr viel richtig gemacht!

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●● |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Design | ●●●●◐ |

\+ Top-Ausstattung, ABS, Gepäckaufnahme, Diebstahlsicherung, Spritzschützer, Komfort

– Akku-Entnahme umständlich

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note 1,3 **Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Alles perfekt im Blick hat der Pilot im aufgeräumten Cockpit.

Kletterfreudig & präzise: Shimanos XT-Schaltung mit 11 Gängen.

| PREIS | 5499 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 27,78 |
| Zul. Gesamtgewicht | 148 kg |
| Rahmenarten & Größen | Tiefeinst.: 43, 46, 51*, 56, 60 cm |

**AUSSTATTUNG**

| | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | FOX 34 Float AWL 27,5“ E-Bike, 100 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremsen, Shimano Deore XT T8100/M8120, 180 mm |
| Spritzschützer | Alu, Racktime, 72 mm |
| Sattelstütze | KTM Team 30.9/300 |
| Sattel | Selle Royal Lookin+ |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano Deore XT, 11 Gänge |
| Lichtanlage | v: Litemove AE-130 LED 90, 130 Lux / h: B&M Xeltec |
| Bereifung | Schwalbe Johnny Watts Performance, 27,5“, 65 mm |
| Sonstiges | 4-Kolben-Scheibenbremse, Gepäckträger (20 kg) |

**ANTRIEB**

| | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line CX, 85 Nm, Display: Bosch Kiox |
| Akkukapazität | 750 Wh |
| Reichweite | > 100 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

FAHRVERHALTEN

Laufruhig – Agil

SITZPOSITION

Aufrecht – Sport

EINSATZBEREICH

Tour – Reise

KTM Macina Aera 771 LFC

# Offroader mit Komfortplus

Das Macina Aera kommt in 2023 mit neuem Rahmen daher, der von KTM an die technischen Entwicklungen von Motor und Akku angepasst wurde. Dank nach oben abnehmbarer Unterrohr-Verkleidung ist das Batterie-Handling noch einfacher geworden, weiter schmiegt sich Boschs leistungsstarkes CX-Aggregat passgenau ins Alu-Chassis hinein. Weitere Optik-Pluspunkte sammelt das SUV-Hardtail mit ordentlicher Zugverlegung. Die Antriebspower dank neustem Smart System der Schwaben, was auch die hohe 750-Wh-Speicherkapazität beinhaltet, wird durch eine hubstarke Fox-Federgabel perfekt für anspruchsvolle Offroad-Ritte ergänzt. Auf sanfte und schnelle Gangwechsel darf sich der Pilot dank Shimanos Linkglide-Schalthilfe bei der 11-gängigen XT-Schaltung freuen. Die hochwertige Vollausstattung von LED-Lichtanlage, Alu-Spritzschützern und Gepäckträger (bis 20 kg Beladung) kann sich ebenso sehen lassen.

## Antriebsstark & spurtreu

Neigungsverstellbares Cockpit, aufrechte Sitzhaltung, gelenkschonende Ergon-Griffe: das Macina Aera bietet laufruhigen Fahrkomfort im Gelände und liegt auf Schotter- und Waldböden souverän in der Spur. Unebenheiten werden verlässlich weggefedert, Schwalbes 65 mm-Stollenpneus graben sich zielsicher durch moderaten Herbstmatsch. Apropos: Die perfekt verzögernde und Top-Bremskontrolle bietende 4-Kolben-Scheibenbremse komplettiert die XT-Gruppe erstklassig. Antriebshungrig werkelt der Mittelmotor auch an steilen Bergpassagen und spendet hier im Boost-Modus, der über die LED-Remote Steuerzentrale am linken Griff ausgewählt wird, einen beachtlichen Vortrieb. In der Ebene fährt es sich in der E-MTB-Stufe am harmonisch-kraftvollsten – Gangwechsel gelingen hier auch während des Pedalierens knackig-zügig. Über die eBike Flow App lässt sich das Bike noch individueller als zuvor anpassen.

**FAZIT**

KTMs Macina Aera 771 LFC ist ein komfortorientiertes SUV-Hardtail mit kraftvollem Antrieb. Durchweg erstklassige Anbauteile runden das gelungene Offroad-Konzept ab.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●● |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●● |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Design | ●●●●◐ |

⊕ Antriebssystem, Akkukapazität, Schaltung, Fahrperformance

⊖ Spritzschützer könnten breiter sein, keine zweite Gepäckträger Ebene

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note 1,5 **Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Kompakt und passgenau integriert: Boschs Performance CX-Motor.

1-a-Komfortelement: das schluckfreudige RockShox-Federbein.

| PREIS | 5549 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 30,24 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | k.A. |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: M, L*, XL |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Sram RockShox Recon Silver RL, 140 mm, Dämpfer: RockShox |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr. Shimano, M4100/MT420, 203/203 mm |
| Spritzschützer | Aluminium |
| Sattelstütze | Velomann, 350 mm, 31,6 mm |
| Sattel | Velomann |
| Schaltung | Kettenschaltung, Sram SX Eagle, 12 Gänge |
| Lichtanlage | v: Lezyne E115, 115 Lux / h: Trelock RearLight (Spritzschützer-Integration) |
| Bereifung | Schwalbe Super Moto, 29“, 62 mm |
| Sonstiges | Gepäckträger mit einer Traglast von 15 kg |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line CX, 85 Nm, Display: Kiox 300 |
| Akkukapazität | 750 Wh |
| Reichweite | > 100 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

FAHRVERHALTEN
Laufruhig – Agil

SITZPOSITION
Aufrecht – Sport

EINSATZBEREICH
Tour – Reise

BIANCHI E-Vertic FT-Type

# Komfortabler Italiener

Mit dem E-Vertic FT-Type erweitert Bianchi seine Produktreihe für sportive und komfortorientierte Tourenfahrer. Dabei laufen, bei markant-kantiger Linienführung des schön verarbeiteten Alu-Rahmens, Ober- und Unterrohr im Steuerrohr zusammen. Hohe Steifigkeit soll eine Zusatzstrebe oberhalb des RockShox Deluxe Stoßdämpfers sicherstellen. Komplettiert wird das E-Fully mit der hubstarken All-Mountain-Federgabel Recon Silver RL. Rahmenmittig und leicht nach hinten rotiert, sitzt der offroadfreudige Bosch CX-Motor, der vom im bullig wirkenden Unterrohr sitzenden Akku mit satten 750 Wh befeuert wird. Knackigpräzise Gangwechsel bei großem Übersetzungsbereich liefert die Sram SX Eagle 12-Gang-Kettenschaltung. Die Vollausstattung beinhaltet: Breite Alu-Spritzschützer sowie dort integriertes Trelock-Rücklicht, leuchtstarke Lezyne E115 Frontleuchte sowie ein solider (nur) 15 kg schulternder Gepäckträger.

## Souverän & antriebsfreudig

Sportlich nimmt man auf dem Italiener Platz, der mit aufgeräumten Cockpit weitere Pluspunkte sammelt. Der 78 cm breite und gerade Velomann-Lenker liegt souverän in der Hand, über die ergonomische LED-Remote wird zwischen vier Motorstufen ausgewählt. Der Top-Mix aus Laufruhe und Agilität begeistert sofort und lässt mit viel Selbstvertrauen auf Wald- und Schotterwegen „Gas“ geben. Zugstark treibt der CX das Bianchi mit bis 340 % Zugabe zur eigenen Tretleistung auch Steilstücke hinauf, stets von hohen Dämpfungsleistungen des sehr stimmigen Fahrwerks begleitet. Die 62 mm breiten und flach profilierten Schwalbe-Pneus haben ihre Stärken auf Asphalt, wo die 29-Zöller mit wenig Widerstand sowie Geräuschkulisse rollen. Wiederum klar im Offroad-Segment verortet und seine Top-Dosierungsqualitäten ausspielend: Shimanos hydraulische Scheibenbremsen mit vier Kolben und großen 203er Rotoren.

**FAZIT**

Bianchis E-Vertic FT-Type ist ein top ausgestattetes E-SUV mit hohem Fahrkomfort und 1-a-Antriebssystem. Die Lichtanlage überzeugt, die Reichweite öffnet Tour-Horizonte.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●● |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●● |
| Sicherheit | ●●●●● |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●○ |

⊕ Kräftiges Antriebssystem, Schaltperformance, Akku-Kapazität, 4-Kolben-Bremsen, Fernlicht, Verarbeitung

⊖ Recht harte Rundgriffe für längere Touren, nur 15 kg Gepäckträgerzuladung

| | |
|---|---|
| Preis-Leistung | ●●●●◐ |

Note 1,5 Sehr gut

Fotos: Gideon Heede

Dezent versteckt: der Dämpfer.

Üppig: 4-Kolben-Bremsanlage mit 203-mm-Rotoren.

| PREIS | 5599 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 29,1 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 150 kg |
| Rahmenarten & Größen | Tiefeinst.: S, M*, L, XL |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Suntour Mobie35 Boost 2CR, 120 mm / Dämpfer: Suntour Edge+ R, 105 mm |
| Bremsen | hydr. 4-Kolben-Scheibenbr.. Shimano M6120, 203/203 mm |
| Spritzschützer | Curana Apollo 70 |
| Sattelstütze | Procraft, absenkbar |
| Sattel | Procraft City II |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano XT, 11 Gänge |
| Lichtanlage | v: Lezyne Power E115 / h: Centurion Halo |
| Bereifung | Continental Ruban, 27,5“, 58 mm |
| Sonstiges | Racktime-Systemgepäckträger bis 20 kg, mit Zusatzstreben bis 30 kg |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line CX, 85 Nm, Display: Kiox 300 |
| Akkukapazität | 625 Wh |
| Reichweite | > 100 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour — Reise

CENTURION Country R3000i LX

# Feines Tourenfully

Centurion ist spätestens seit der Entwicklung des No-Pogo-Mountainbikes Mitte der 1990er Jahre eine echte Fully-Institution. Mit dem Country R3000i LX übertragen die Schwaben diese Kompetenz gekonnt in den Tourensektor. Das vollgefederte Tiefeinsteiger-Bike entspricht absolut dem Zeitgeist, das nach komfortablen, geländegängigen und tourentauglichen Trekkingrädern ruft. Diese Gattung ist immer eine echte Gratwanderung, wünschen sich die Fahrer doch Fahrleistungen eines Mountainbikes gepaart mit dem Komfort eines Hollandrads. So viel vorweg: Centurion gelingt dieser Spagat sehr gut. Die Sitzposition ist angenehm aufrecht, der Lenker etwas breiter für viel Kontrolle im Gelände. Die Flossengriffe liegen gut in der Hand. Der MIK-Systemgepäckträger ist leider nur bis 20 kg belastbar, dafür integriert er das rundum sichtbare Rücklicht sehr ansprechend ins Trägerende. Apropos Licht: Der helle Frontscheinwerfer ist sehr hoch am Lenker angebracht. Das sorgt erstens für eine optimale Ausleuchtung und ermöglicht zweitens die Montage eines optionalen Frontgepäckträgers.

## Großartige Bremsen

Wer ein Komfort-Fully kauft, will hin und wieder im Gelände Spaß haben. Das gelingt mit dem Centurion prima. Die Reifen haben in tiefem Matsch noch ordentlich Grip, der Motor schiebt dabei sehr kraftvoll, aber dosiert an und das Fahrwerk schluckt auch wilde Schläge. Onroad sorgt es für sänftenartigen Komfort, die Reifen rollen nicht zu laut ab. In jedem Geläuf eine gute Wahl: Die weit gespreizte XT-Schaltung mit einer Entfaltung von 1,68 bis 7,65 Metern. Die absenkbare Sattelstütze sorgt im Gelände für Bewegungsfreiheit, im städtischen Stop-and-go für sicheren Stand an der Ampel. Für Sicherheit sorgt die Spitzenbremsanlage mit vier Kolben und 203-mm-Rotoren. Alltags-Plus: Anhängerzulassung.

**FAZIT**

Das Centurion mach on- wie offroad eine sehr gute Figur. Komfort und Spaßfaktor gehen Hand in Hand.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●○ |

⊕ Großdimensionierte 4-Kolben-Bremsen, clevere Ladebuchse mit Option, den Range-Extender am Steuerrohr anzubringen

⊖ Gepäckträger nur bis 20 kg belastbar, Spritzschützer vorn recht kurz

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note **1,5 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

1-a-Kombi: Starker Motor, robuster Riemen, robuste Schaltnabe.

XL-Breitreifen mit guter Traktion. Sensible Top-Federgabel.

| PREIS | 5990 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 33,6 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 150 kg |
| Rahmenarten & Größen | Tiefeinst.: M = 43 cm, L = 47 cm*, XL = 51 cm |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Federgabel RockShox Recon Silver 29“ , 100 mm |
| Bremsen | Magura MT5/MT4, 203/180 mm |
| Spritzschützer | Metall, breit |
| Sattelstütze | Aluminium |
| Sattel | Selle Royal ON Moderate |
| Schaltung | Nabenschaltung, Enviolo CVP TR, stufenlos |
| Lichtanlage | Supernova; v: Mini 2 / h: M99 TL3 ProMax, Bremslicht |
| Bereifung | WTB Groov-E , 62 mm, Reflex, 27,5“ |
| Sonstiges | Oi-Glocke, Abus-Faltschloss, Ergon-Griffe, Racktime-Träger |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line CX, 85 Nm, Display: Intuvia 100 |
| Akkukapazität | 750 Wh |
| Reichweite | R200: 122 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

HNF-NICOLAI UD4 All Terrain

# Klasse für Stadt & Land

Mein Plan bei der ersten Testfahrt: 1,5 Stunden nur Stadt. Doch das UD4 verlockte noch zu einem „kleinen Schlenker“ – weitere 35 Kilometer über zunehmend feuchte Feld- und matschige Waldwege. Dennoch gemeistert, mit Bravour & Fahrspaß. Also Achtung, die Understatement-Optik täuscht: Das ist ein Wolf im Schafspelz. Bestens geeignet für die Stadt: elegante Optik, Tiefeinstieg, geschlossene Schaltnabe, Riemen statt Kette, helles Front- und stylisches Rücklicht (mit Bremslicht-Effekt). Mit breiten Schutzblechen und serienmäßigem Faltschloss. Plus Details für Touren: HNF-Nicolai rüstet alle E-Bikes mit Boschs stärkstem Motor, großem 750er Akku und MTB-Technik aus, die ...

## Edle Optik & MTB-Technik

... beide Welten bestens verbinden. Die samtig rollenden Breitreifen (27,5 Zoll) beweisen prima Dämpfung auch auf Pflaster, ihr Profil bietet sogar auf steilen Wiesenpfaden überraschend gute Traktion. Die erstklassige Federgabel entschärft Bordsteinkanten, gefällt offroad mit sensiblem Ansprechen. Die Sitzposition ist ausgewogen, die Ergonomie von Lenker und Griffen ist stimmig. Der breitere Sattel überzeugt (nicht nur die weiblichen Tester) bei Passform und Tourentauglichkeit. Die Kraft des Bosch CX (für MTB-Einsätze entwickelt) wird über einen robusten Riemen an die stufenlos per Drehgriff schaltbare Enviolo-Nabe geleitet. Gute Wahl, diese kann das hohe Drehmoment des Motors dauerhaft ohne Schaden ertragen. Die erzielbaren Reichweiten: üppig dank 750-Wh-Akku. Dieser lässt sich von oben leicht aus-/einbauen – ohne Niederknien. Bremsen: perfekt. Lob: für die ausgewogenen und souveränen Fahreigenschaften, auf Wunsch agil. Lob für die helle Oi-Glocke (unter dem linken Daumen fixiert) und die Lichtanlage. Unser Wunsch fürs UD4: Flaschenhalter-Ösen, wichtig für Touren.

**FAZIT**

Allrounder in Bestform! Das HNF UD4 All Terrain ist ein absolut empfehlenswerter Tiefeinsteiger, der die Welten Stadt/Land bestens vereint. Fahrspaß pur garantiert!

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●● |
| Sicherheit | ●●●●● |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●○ |
| Design | ●●●●● |

⊕ Fahreigenschaften, Verarbeitung, Ergonomie, Antrieb, Bremsen, Details

⊖ Gewicht, keine Flaschenhalter-Ösen

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note 1,5 **Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Top Kombi: Luft-Federgabel und tolle Allround-Reifen.

Per Drehgriff schaltbar: stufenlose Enviolo-Getriebenabe.

Elektro Rad EMPFEHLUNG SEHR GUT 2/2023

HNF-NICOLAI XD4 All Terrain

# Off- & Road-Runner in Rot

| PREIS | 5990 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 33,2 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 150 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: M = 45 cm, L = 49 cm*, XL = 53 cm |

## AUSSTATTUNG

| | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Luft-Federgabel RockShox Recon, 120 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremsen, Magura MT5/MT4, 203/180 mm |
| Spritzschützer | Metall |
| Sattelstütze | Aluminium, Ergotec |
| Sattel | Selle Royal ON Moderate |
| Schaltung | Nabenschaltung, Enviolo, stufenlos |
| Lichtanlage | Supernova; v: Mini 2 / h: M99, Bremslicht |
| Bereifung | WTB Groov-E FG, 27,5“, 62 mm |
| Sonstiges | Ergon-Griffe, verstellbarer Vorbau, Racktime-Träger |

## ANTRIEB

| | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line CX, 85 Nm, Display: Intuvia 100 |
| Akkukapazität | 750 Wh |
| Reichweite | R200: 122 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

FAHRVERHALTEN
Laufruhig – Agil

SITZPOSITION
Aufrecht – Sport

EINSATZBEREICH
Tour – Reise

Überzeugend mächtig, das XD4: Ultrabreiter Lenker mit ergonomischen Griffen, der Rahmen dynamisch geformt. Im Unterrohr versteckt unter einer Abdeckung: Boschs größter 750-Wh-Akku. Starke Ausstattung: massiver Vorbau, massive Sattelstütze, darauf ein schlanker Sattel, serienmäßiges XL-Faltschloss im Übergang zum Gepäckträger. Der besitzt eine Federklappe für spontane Transportaufgaben aber auch eine zweite, tiefere Halte-Leiste (= niedriger Schwerpunkt) für Packtaschen. Hier zeigt sich, dass das XD4 ein Alleskönner sein will, der Stadt & Tour gleichermaßen beherrscht, mehr als gut! Perfektes Beispiel: seine hochwertige Luft-Federgabel, die ...

### Ein Rad für zwei Welten

... Bordsteinkanten ebenso zuverlässig schluckt wie ruppige Schlagloch-Pisten. Ihre Dämpfung optimieren sanft rollende Breitreifen von WTB, die auf nassen Untergründen überraschend gute Traktion beweisen. Stadt & Tour kann auch die clevere Antriebs-Kombination: Boschs stärkster CX-Motor (ursprünglich für MTB-Einsätze konzipiert) verleiht dem XD4 üppige Schubkraft – für rasante Ampelstarts (trotz 33,2 kg Gesamtgewicht) und flottes aber ultraentspanntes Klettern an steilsten Rampen. Perfekt für Stadt & Tour: Die Kraftübertragung erfolgt über einen verschleißresistenten Riemen (statt Kette) zur bekannt robusten Enviolo-Schaltnabe, die dem kräftigen Drehmoment des CX-Motors auf Dauer widerstehen kann. Sie wechselt ihre Übersetzungen stufenlos, per Drehgriff. Tipp der Tester: „Beim Schalten kurz den Pedalschub vermindern, dann flutscht der Dreh aus der Hand smoother“. Begeisternd beim torsionsstabilen XD4: souveräner Geradeauslauf, gerne auch erfreulich wendig. Bremsen: genial. Ergonomie und Sattel-Passform stimmen. Die Lichtanlage von Supernova (hinten LED-Ring mit Bremslicht-Effekt) ist Spitzenklasse.

### FAZIT

Das HNF XD4 überzeugt: Erstklassiges All-Terrain-Bike mit Top-Technik und souveränen Fahreigenschaften, perfekt für Stadt & Tour. Ein begeisterndes Rad für alles!

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●● |
| Sicherheit | ●●●●● |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●○ |
| Design | ●●●●◐ |

\+ Fahreigenschaften, Details, Antrieb, Bremsen, Tourentauglichkeit, Lichtanlage

\– Gewicht, bei maximalem Motorschub erhöhter Drehgriff-Widerstand.

**Preis-Leistung** ●●●●●

Note 1,4 Sehr gut

*Fotos: Jürgen Amann*

Auf Langstrecken ausgelegt: das Cockpit mit Hörnchengriffen.

Gewappnet für jedes Geläuf: Contis 65 mm breite Stollenreifen.

| PREIS | 6122 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 21,6 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 150 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: S, M, L, XL*, XXL |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Aluminium, starr |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr., Shimano XT M8100, 180/180 mm |
| Spritzschützer | SKS A75R, Kunststoff |
| Sattelstütze | Ritchey Comp V2 |
| Sattel | Terry Arteria |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano XT, 11 Gänge |
| Lichtanlage | v: B+M IQ-XE, 150 Lux / h: B+M Dart E |
| Bereifung | Continental Cross King, 27,5“, 65 mm |
| Sonstiges | Racktime ICON Gepäckträger bis 25 kg, Griffe: Ergon GP5, Vorbau & Lenker: Ritchey, Parkstütze: Pletscher Comp 2 |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Shimano EP 801, 85 Nm, Display: Shimano EN6008 |
| Akkukapazität | 504 Wh |
| Reichweite | >60 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Stadt – Reise

VELOTRAUM Elektriker E2

# Schlanker Alleskönner

Ein jedes Velotraum-Rad wird im baden-württembergischen Weil der Stadt aus über 300 Einzelteilen in Handarbeit gebaut, nach vorheriger Rahmenproduktion in Taiwan. Vorab können Käufer per Online-Konfigurator oder Messmaschine vor Ort ihr Wunschrad zusammenstellen – bei dem 200 RAL Classic Farben in matt oder glänzend bezüglich Rahmenlackierung möglich sind. Bei der Elektriker-Baureihe vorgegeben ist der Shimano-Mittelmotor, der an unserem Beispielrad gemeinsam mit einer 11-Gang-XT-Kettenschaltung das Antriebsgespann bildet. Die verschieb- und trennbaren Ausfallenden des sehr schlank gehaltenen Alu-Rahmens sind auch für Nabenschaltungen, beispielsweise Rohloff, geeignet. Optisch markant, erleichtert das leicht abgeknickte Oberrohr das Auf- und Absteigen. Ebenfalls Velotraum-typisch: der externe, aber formschön ins Unterrohr teilintegrierte, Akku, dessen Entnahme seitlich erfolgt.

## Leichtfüßig & antriebsstark

Auf dem mit ösenreicher Alu-Gabel komplettierten Tourer aufgesattelt, gefallen leicht sportliche Sitzposition und auf Top-Ergonomie bei Langstrecken hin konzipiertes Cockpit sofort. Der Ritchey-Lenker: angenehm breit für souveräne Lenkkontrolle. Die Bedienhebel und -knöpfe für XT-Scheibenbremse, Schaltung und U-Modi-Anwahl des EP801-Aggregats sind optimal und intuitiv erreichbar. Spacer unter dem starren Vorbau bieten zusätzliche Anpassung en détail. Antrittsschnell flitzt der Elektriker, trotz bulliger Stollenbereifung, bemerkenswert leichtfüßig auf Asphalt davon – nur 21,6 kg Gewicht machen's möglich. Der Dämpfungskomfort ist überschaubar, obgleich die Conti-Pneus hier merklich auf den Plan treten. Zuhause fühlt sich das Bike klar im Gelände und mit stabilem 25-kg-Träger auf größeren Touren. B+M-Lichtanlage und sehr breite SKS-Spritzschützer runden das attraktive Alleskönner-Paket ab.

**FAZIT**

Mit dem Elektriker E2 gelingt Velotraum ein auf Gewichtsreduktion hin konzipiertes E-Bike, das vorab sehr gezielt auf eigene Touren-Bedürfnisse abgestimmt werden kann.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●● |
| Komfort | ●●●●○ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●◐ |

⊕ Schlanker Rahmen, Akku-Entnahme, Antriebspower, Cockpit-Komfort, Leichtfüßigkeit auf jedem Geläuf

⊖ Überschaubarer Dämpfungskomfort im Gesäß

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note
**1,4 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Der Alurahmen ist aus einem Guss.

Vielseitiger Gepäckträger.

| PREIS | 6399 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 30,9 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 135 kg |
| Rahmenarten & Größen | Tiefeinst.: 46*, Einheits-größe |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | SR Suntour XCR 34 Air, 120 mm / Dämpfer: Moustache, 115 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr., Alhonga HJ-472, 180/180 mm |
| Spritzschützer | Moustache, Aluminium |
| Sattelstütze | EXA 900i, absenkbar |
| Sattel | Selle Royal Essenza Moderate Men |
| Schaltung | stufenlose Nabenschaltung, Enviolo |
| Lichtanlage | v: Trelock Lighthammer mit Fernlicht / h: Spanninga Presto2Guard |
| Bereifung | Schwalbe Johnny Watts, 27,5“, 66 mm |
| Sonstiges | MIK-Träger bis 27 kg, QL-3.1 und Kindersitzzulassung, Carbon-Riemen |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line, 75 Nm, Display: Kiox 500 |
| Akkukapazität | 625 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour — Reise

MOUSTACHE J.All

# Französische Sänfte

Das Moustache J war auf der Eurobike 2023 einer der Höhepunkte. Der Rahmen ist „Made in France“. Das Herstellungsverfahren ist einzigartig, verspricht höchste Steifigkeit und viel Komfort. Damit gewann das J einen Eurobike-Award in Gold! Insgesamt versucht Moustache, bei der Produktion und der Auswahl der Komponenten möglichst kurze Transportwege einzuhalten. Das gelingt nicht immer, trotzdem ist der Ansatz wegweisend und soll in Zukunft immer konsequenter verfolgt werden. Moustache hat neben dem Alugguss-Hauptrahmen bereits den Dämpfer und die sehr guten Schutzbleche selbst entwickelt. Die Montage der Bikes erfolgt komplett in Frankreich. In erster Linie aber soll das J ein Alltagsrad sein, das richtig viel Spaß macht. Das ist Moustache gelungen. Der Komfort ist erstklassig, gleicht dem einer Sänfte. Gleichzeitig ist das Rad sehr praktisch. Davon zeugen die Top-Lichtanlage mit Fernlicht und der vielseitige Gepäckträger mit Kindersitzzulassung. Die Akkuentnahme nach oben ist vorbildlich, die Sicherheit kommt dank absenkbarer Sattelstütze und solider Bremsen ebenfalls nicht zu kurz.

## Geprüfte Qualität

Die Zuladung von 135 Kilogramm ist recht gering, dafür garantiert Moustache, dass sie für alle Anbauteile, also für das gesamte Fahrrad, nach strengen Vorgaben unabhängig geprüft ist. Anders als bei vielen anderen Herstellern, die ihre Zuladungswerte ausschließlich für den Rahmen alleine angeben. Die Fahrleistungen sind spitze: Das Fahrwerk ist feinfühlig, sorgt auch offroad für stets guten Bodenkontakt und somit Fahrstabilität. Die Reifen sind sehr griffig. Der Performance Line-Motor von Bosch passt sehr gut zum Rad. Das etwas geringere Drehmoment im Vergleich zum Bosch-CX ist in der Praxis kaum spürbar, dafür ist der „kleinere“ Bosch leiser und laufruhiger.

**FAZIT**

Das Moustache J.All vereint einen zukunftweisenden Ansatz mit klasse Fahrleistungen. Der Preis ist nicht ohne, das Gesamtpaket aber genauso wenig. Vive la France!

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●◐ |

\+ Gepäckaufnahme, Federungskomfort, Akkuentnahme, Antrieb, Wartungsarmut, Spritzschützer

\- Sehr tief angebrachte Ladebuchse

| | |
|---|---|
| Preis-Leistung | ●●●●○ |

Note **1,5 Sehr gut**

*Fotos: Moustache*

AB 5000 €

TREKKING

MODELLJAHR 2023

Der Gepäckträger setzt direkt am Hauptrahmen an.

Eine Spannrolle sorgt beim Federn für die Riemenspannung.

| PREIS | 6499 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 30,1 |
| Zul. Gesamtgewicht | 156 kg |
| Rahmenarten & Größen | Trapez: 44,5; 46* ; 49 cm |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | SR Suntour XCR 34 R, LO-R, 100 mm Federweg |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremse, Shimano MT 420, 203/ 203 mm |
| Spritzschützer | Aluminium |
| Sattelstütze | Giant Contact Switch Vario Stütze, 150 mm |
| Sattel | Selle Royal Vivo Ergo GTS |
| Schaltung | Nabenschaltung, Shimano Inter 5E, 5 Gänge |
| Lichtanlage | v: Supernova M99 Mini Pro, h: Supernova E3 |
| Bereifung | Maxxis Rekon, 27,5“, 66 mm |
| Sonstiges | 4 Kolben-Bremsanlage, Fernlicht |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebskonzept | Mittelmotor, SyncDrive Pro 2, 85 Nm; Display: RideDash Evo |
| Akkukapazität | 800 Wh |
| Reichweite | > 100 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour — Reise

GIANT Stormguard E+ 2

# Behagliches Ausdauertalent

Auf den ersten Blick wirkt das Giant Stormguard E+ 2 ungewohnt. Das liegt auch an vielen unkonventionellen Lösungen des Herstellers. Giant kombiniert einen gefederten Hinterbau mit einem Gates-Riemenantrieb und einem massiven Gepäckträger. Für die passende Spannung des Riemens trotz Federung sorgt eine Spannrolle, der Gepäckträger stützt sich am Hauptrahmen ab, um das Heck nicht zu belasten. 100 Millimeter Federweg an der Gabel und am Heck sorgen für Komfort und erlauben Ausflüge abseits ebener Wege. Die dürfen auch gerne länger ausfallen, denn im Stormguard E+ 2 schlummert ein 800 Wh großer Akku, der sogar noch mit einem Range-Extender auf 1050 Wh vergrößert werden kann. Die Ausstattung ist komplett: Schutzbleche, Seitenständer, Gepäckträger und eine Lichtanlage inklusive Fernlicht bringt das Stormguard mit. Das große Farbdisplay ist formschlüssig im Vorbau integriert.

## Weckt die Abenteuerlust

Frrrrrring – ein Steinchen sucht sich seinen Weg zwischen profiliertem Reifen und massivem Alu-Schutzblech. Sonst ist das Stormguard E+2 angenehm leise unterwegs. Durch die Vollfederung ist das Rad sehr komfortabel und es weckt den Spieltrieb. Gerne nimmt man den Abzweig auf einen Schotterweg. Reifen und Fahrwerk bieten auch genug Reserven für Wurzelpassagen. Doch das Stormguard E+ 2 ist kein Mountainbike – das wird spätestens am Berg deutlich. Denn obwohl der Motor mit 85 Newtonmetern sehr kräftig unterstützt, kommt die Übersetzung mit lediglich fünf Gängen bei steilen Anstiegen an ihre Grenzen. Die Nexus-Nabenschaltung passt gut zum komfortablen Charakter des Bikes, allerdings sind die Sprünge zwischen den Schaltstufen groß. Die Sitzposition ist aufrecht und bequem, die Ergonomie an allen Kontaktpunkten stimmt. Die Bodenfreiheit dürfte bei schneller Fahrt größer sein.

**FAZIT**

Das Stormguard E+ 2 von Giant ist ein SUV im besten Sinne. Es kann fast alles, ist komfortabel und macht viel Spaß. Für Extreme gibt es andere Experten.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●○ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●● |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●○ |
| Design | ●●●●◐ |

⊕ Weckt die Abenteuerlust, sehr vielseitig, komfortabel, enorme Reichweite

⊖ Wenige Gänge mit großen Sprüngen, für steile Anstiege zu lang übersetzt, Gewicht

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note **1,4 Sehr gut**

*Fotos: Gideo Heede*

Das Fahrwerk sorgt für viel Fahrkomfort.

Herausragend: der Scheinwerfer mit Fernlicht.

GIANT Stormguard E+ 1 Cues

# Offroader mit Alltagsnutzen

| PREIS | 6999 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 29,9 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 156 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: S, M, L*, XL |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Fox AWL, 100 mm; Dämpfer: Fox Float Performance |
| Bremsen | hydr. 4-Kolben-Scheibenbr. Shimano MT520, 203/203 mm |
| Spritzschützer | Aluminium |
| Sattelstütze | Giant Contact Switch, absenkbar |
| Sattel | Selle Royal Vivo Ergo GTS |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano Cues, 11 Gänge |
| Lichtanlage | Supernova, v: M99 Mini Pro mit Fernlicht / h: E3 |
| Bereifung | Maxxis Rekon, 27,5“, 66 mm |
| Sonstiges | MIK-Gepäckträger bis 15 kg, Lenkerhörnchen, Tubeless-Kit im Lieferumfang |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Giant SyncDrive Pro2, 85 Nm, Display: RideDash EVO |
| Akkukapazität | 800 Wh |
| Reichweite | > 100 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Stadt — Reise

Die Stormguard-Familie von Giant entwickelt sich zum modernen Klassiker. Sie basiert auf echtem E-MTB-Knowhow und bietet entsprechende Fahrleistungen insbesondere beim Fahrwerk. Neben dem E+ 1 Cues gibt es das Rad auch in weiteren Ausführungen, unter anderem mit Riemenantrieb und Nabenschaltung. Die Einarmschwinge hinten sorgt dafür, dass Riemen ganz ohne die sonst nötige Rahmenöffnung verbaut werden können. Mit seiner progressiven Optik trifft der Stormguard (Sturmwächter) den SUV-Trend sehr gut. Dank des frei schwingenden Gepäckträgers sitzt das Gepäck vor allem auf ruppigem Untergrund sicherer und fester. Leider kann er nur bis 15 kg beladen werden. Für Mehrtagestouren ist das etwas wenig. Ergonomische Kork-Griffe mit Hörnchen, eine absenkbare Sattelstütze für sicheren Stand und Offroadfahrten und die moderat aufrechte Sitzposition mit breitem Lenker sorgen für viel Komfort. Den können Fahrer sehr lange am Stück genießen. Dafür sorgt der große 800-Wh-Akku. Mittig am Vorbau sitzt das schöne, hochauflösende Farbdisplay mit intuitiver Menüführung.

## Kultivierter Giant-Motor

Herzstück des Stormguard ist der kultivierte Antrieb mit sehr natürlicher Unterstützung und guter Kraftentfaltung. In sehr steilen Spitzen aber schwächelt der auf Yamaha-Technik basierende Motor etwas. Hier springt die neue Shimano-Cues-Schaltung mit einer Entfaltung von 1,75 bis 7,65 Metern ein. Das sehr gut ansprechende Fox-Fahrwerk überzeugt bis in Trails hinein. Dazu passen die Maxxis Rekon-Reifen mit tollem Grip auch im Schlamm. Giant hat das Rad auf Laufruhe getrimmt, Kurven müssen daher aktiv gefahren werden. Das sorgt für ein sattes, überhaupt nicht nervöses Fahrgefühl. Dazu passt der steife, flatterfreie Rahmen. Top sind sauber dosierbare 4-Kolben-Bremsen mit riesigen Bremsscheiben.

**FAZIT**

Das Giant Stormguard E+ 1 Cues ist ein echter Offroader, der zudem eine Menge Alltagsnutzen bietet.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●● |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●○ |

\+ Fahrwerk, natürliche Unterstützung, Handling, Lichtanlage

\– Geringe Gepäckzuladung

**Preis-Leistung** ●●●●○

Note **1,4 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Echtzeit-Schalten: Srams X01 Eagle AXS 12-Gang-Funkschaltung.

Am rechten Griff: Schaltungs-Bedieneinheit & Fernlicht-Button.

| PREIS | 7999 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 24,23 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 140 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: S/48, M/53*, L/58 cm; Wave: S/46, M/51, L/56 cm |

## AUSSTATTUNG

| | |
|---|---|
| Rahmen | Carbon |
| Gabel | FOX 22 AWL, 100 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremse, Magura MT7 Pro, 203/180 mm |
| Spritzschützer | Kunststoff, SKS |
| Sattelstütze | Carbon, FSA KFX SB0 |
| Sattel | Fizik Terra Aidon X5 |
| Schaltung | Kettenschaltung, SRAM X01 Eagle AXS, 12 Gänge |
| Lichtanlage | v: B+M IQ-XS E / h: LED in Träger integriert |
| Bereifung | Schwalbe Hurricane, 27,5“, 57 mm |
| Sonstiges | Gepäckträger: SKS GT8 Plus m. 25 kg Traglast; FSA-Lenker & -Vorbau: Carbon; Griffe: Contec Tour Wing |

## ANTRIEB

| | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line CX, 85 Nm, Display: Kiox 300 |
| Akkukapazität | 750 Wh |
| Reichweite | > 100 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour — Reise

VICTORIA Fybron 8

# Leichte Trekkingmaschine

Victoria baut seine E-SUV-Sparte mit der Fybron-Reihe weiter aus und spendiert seinem, auch als Wave-Variante erhältlichem, Flaggschiff mit Srams Funkschaltung X01 Eagle AXS ein kabelloses Schaltvergnügen der Extraklasse. Wie alle Fybrons hat auch das 8er einen kantig-modern gestalteten Carbon-Rahmen mit dynamischem Farbverlauf von hell in dunkler sowie zahlreiche Anbauteile aus Kohlenstofffasern. Ergo: Das Gesamtgewicht beläuft sich trotz Bosch CX-Motor, großem 750-Wh-Akku und hubstarker Fox-Federgabel auf unter 25 kg. Weiter greift der Traditionshersteller auch bei der Bremse mit Maguras MT7 Pro, vorne vierkolbrig, ins oberste Komponentenregal – und bleibt dieser Linie auch bei der Lichtanlage treu. Das Leichtbau-Konzept rund machen Schwalbes rollwiderstandsarme, auf DT Swiss HU 1900-Laufräder aufgezogene, Hurricane Pneus, die zudem mit erhöhter Pannensicherheit Pluspunkte sammeln.

## Agil, quirlig und rasant

Mit 70 cm breitem Carbonlenker manövriert es sich agil und dominant über Wald- und Schotterwege. Die Cockpit-Bedienung erfüllt dabei höchste Ergonomie-Ansprüche. Das Fahrverhalten ist mit 27,5-Zollern auffallend quirlig – außerdem legt sich das Fybron 8 sehr dynamisch in die Kurven. Die Schaltvorgänge sind, bei einer Entfaltung von 1,8 bis 9,3 Metern, knackig und Echtzeit-präzise. Der CX-Motor mit vier U-Modi und bis 340 Prozent Unterstützung Offroad zuhause. Auch bergauf zieht das SUV-Leichtgewicht bemerkenswert schnell und leichtfüßig davon. Auch bergab liegt es immer noch satt auf der Fahrbahn und bleibt selbst mit Gepäck weiterhin bemerkenswert rahmensteif. Gute Flex-Eigenschaften attestieren wir der Carbon-Sattelstütze, feinfühlige Schluckfreude der Fox-Gabel mit 100 mm Hub. Kunststoff-Spritzschützer sind zwar leicht, aber bruchanfälliger. Die Fernlichtfunktion von B&M ein Top-Sicherheitsfeature.

**FAZIT**

Victorias Fybron 8 überzeugt als antriebs- und reichweitenstarkes Light-E-SUV mit High-End-Funkschaltung. Der Top-Mix aus Agilität und Komfort produziert riesengroße Fahrfreude!

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●● |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●● |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●○ |

\+ Antriebspower, Schaltung, Verarbeitung, hochwertige Komponenten, Fernlicht

\− Spritzschützer „nur“ aus Kunststoff, sehr tief angebrachte Ladebuchse

| | |
|---|---|
| Preis-Leistung | ●●●●◐ |

Note 1,4 Sehr gut

Fotos: Gideon Heede

Charakterkopf: Der TQ-Motor drückt dem Rad einen Stempel auf.

Ungewöhnlich: Die Carbon-Konstruktion des M1 fällt auf.

M1-SPORTTECHNIK Sterzing Evolution GT Pedelec

# Die Urgewalt

| PREIS | 8100 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 27,6 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 130 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 45, 50* cm |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Carbon |
| Gabel | Luft-Federgabel, Fox 34, 130 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremsen, Magura MT5e, 203/180 mm |
| Spritzschützer | SKS, Kunststoff |
| Sattelstütze | starr, Aluminium, Reverse |
| Sattel | Selle Royal Rampage |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano XT, 11 Gänge |
| Lichtanlage | v: B+M IQ-X, h: Paasch-burg und Wunderlich |
| Bereifung | Schwalbe Smart Sam, 27,5“, 66 mm |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, TQ HPR120S, 120 Nm, Display: Sigma EOX 1300 |
| Akkukapazität | 1050 Wh |
| Reichweite | > 100 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour — Reise

Das Sterzing Evolution GT ist ein SUV mit großer Betonung des S für Sport. Brachiale 120 Nm Drehmoment sorgen auf Wunsch dafür, dass die griffigen Schwalbe Smart Sam tiefe Furchen in den Waldboden reißen. Doch nähern wir uns dem Sterzing erst einmal im Stand. Optisch fällt das Fehlen des Sattelrohrs auf, dadurch kann M1-Sporttechnik Gewicht einsparen. Ebenso ist das Oberrohr im hinteren Bereich geteilt. Das verbaute Material Carbon sorgt dennoch für eine sehr gute Steifigkeit des Rahmens. Der 1050 Wh große Akku des Testbikes ist komplett im Rahmen integriert – M1-Sporttechnik bietet auch eine Version mit 880 Wh an. Gepäckträger, Lichtanlage und Schutzbleche sorgen dafür, dass das Sterzing Evolution GT den Alltag meistert. Der Hersteller bietet das Sterzing als CC auch als MTB ohne Zubehör an. M1-Sporttechnik bietet auch eine schnellere S-Pedelec-Variante des Rades bis 45 km/h an.

## Power in jeder Lebenslage

Die Sitzposition auf dem Sterzing Evolution GT ist gestreckt und sportlich. Dadurch lastet Gewicht auf dem breiten Lenker und das ist gut so. Denn der TQ-Antrieb schiebt gewaltig an. Gerade in kleineren Gängen und an Steigungen ist Vorsicht geboten, dann lupft das Sterzing das Vorderrad. Mit zunehmender Gewöhnung an die Leistung macht die jederzeit verfügbare Power sehr viel Spaß. Gewöhnungsbedürftig ist, dass die Leistung des Motors stets gut hörbar ist. Die Bedieneinheit für Motor und Display ist ergonomisch gut am Lenker platziert. Zwischen der Eingabe und der Anzeige am Display gibt es eine kleine Verzögerung. Die Shimano XT-Schaltung harmoniert mit dem Antrieb, die Übersetzung ist lang gewählt. Ebenso passen die kräftigen und fein dosierbaren Magura-Bremsen gut zum Rad und sorgen für sichere Verzögerung. Feinfühlig ist auch die Fox-Federgabel mit 130 mm Federweg.

**FAZIT**

Das Sterzing Evolution GT von M1 ist universal einsetzbar – eben ein SUV. Für lange Reisen ist es zu sportlich. Für die tägliche Portion Spaß im Alltag taugt es prima.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●○ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●○ |
| Komfort | ●●●○○ |
| Sicherheit | ●●●●● |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●○ |
| Design | ●●●●● |

⊕ Kraft ohne Ende, großer Akku, hochwertige Komponenten

⊖ Motor kann laut werden und mag keine hohen Kadenzen, geringe Zuladung

| | |
|---|---|
| Preis-Leistung | ●●●●○ |

Note 1,7 Gut

*Fotos: Gideon Heede*

Cockpit mit Ergo-Griffen und mittig platziertem Farbdisplay.

Pinions Getriebeschaltung P1.18 mit 636% Gesamtübersetzung.

| PREIS | 8138 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 29,3 (inkl. Abus-Faltschloss) |
| Zul. Gesamtgewicht | 140 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: M, L*; Trapez: Einheitsgröße (1,60 – 1,90 Körpergröße) |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | SR Suntour Mobie45, 80 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremsen, Magura MT5, 203/ 180 mm |
| Spritzschützer | Aluminium, SKS Edge |
| Sattelstütze | Syntace P6 |
| Sattel | Selle Royal Freccia |
| Schaltung | Getriebeschaltung, Pinion P1.18, 18 Gänge |
| Lichtanlage | v: Supernova V1280, 110 Lux / h: Supernova E3 |
| Bereifung | Schwalbe Marathon GT 365, 28“, 55 mm |
| Sonstiges | Gates-Riemen, Gepäckträger (25 kg), Frontloader (16 kg) |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Hecknabenmotor, Alber Neodrives Z20, 40 Nm, Display: neoMMI 20c |
| Akkukapazität | 576 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

ELECTROLYTE Dauerläufer S6E

# Auf große (Welt-)Reise

Electrolyte aus dem bayerischen Piusheim bietet mit dem Dauerläufer ein handgefertigtes Manufakturrad, das bis ins Detail kundenspezifisch angepasst werden kann. Optisch sticht der hochwertig verarbeitete Alu-Rahmen mit (fast) unsichtbaren Schweißnähten heraus. Um Top-Fahreigenschaften zu gewähren, wird gezielt auf Steifigkeit und Gewichtsoptimierung gesetzt, was auch dazu führt, dass der Akku extern auf dem Unterrohr sitzt und das Premium-Antriebsgespann aus Pinion-Getriebeschaltung, Gates-Riemen sowie Albers Heckmotor Neodrives Z20 verbaut wird. Bei den Ergo-Komponenten, der Brems- und Lichtanlage sowie Heck- und Frontgepäckträger bedient sich Electrolyte ebenso aus dem obersten Regal. Für erstklassige Dämpfungseigenschaften im Gelände bekannt: Suntours Mobie45-Gabel mit 80 mm Federweg, die im Zusammenspiel mit Schwalbes Marathon GT 365-Pneus Lust auf Radreisen in die Ferne machen.

## Leise, souverän, zuverlässig

Die Sitzposition fällt leicht gestreckt aus, vom Start weg lässt sich flüsterleise ordentlich Tempo machen – und durch die fein abgestuften Gänge der P1.18-Schaltung per Drehgriff schalten. Das verschleißarme sowie bewährt zuverlässige Antriebskonzept lässt uns leichtfüßig und laufruhig durchs Gelände fahren, erst bei steilen Bergfahrten kommt der Heckmotor ins Schwitzen. Einzigartig hier: die breite, 636-Prozent-Gangspreizung der P1.18. Mittels großer Bedienknöpfe wird zwischen fünf Unterstützungsmodi (maximal 300 Prozent), die per App individualisiert werden können, geschaltet. In der Ebene pedaliert es sich besonders in Stufe 3 exzellent harmonisch. Die Magura-Bremsanlage lässt sich perfekt dosieren und verzögert auch bei Maximalbeladung auf den Punkt. Die grobstolligen 55-mm-Pneus greifen im Matsch zuverlässig und begünstigen das durchweg sichere Spurhalten.

**FAZIT**

Electrolytes Dauerläufer S6E macht durch Antriebsfreude und hochwertig-zuverlässige Komponenten Lust auf Radreisen. Die exzellente Rahmenverarbeitung setzt Maßstäbe.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●● |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●● |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Design | ●●●●◐ |

⊕ Antriebssystem, Komponenten, Rahmenverarbeitung, Ergonomie-Konzept

⊖ Zuladung könnte für große Reisen mit viel Gepäck ein paar Kilo höher sein, Preis

**Preis-Leistung** ●●●●○

Note
**1,5 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Elektronisch und präzise: Pinions E1.12 Motor-Gearbox-Unit.

Teil des bewährten FIT-Systems: das 3,5 Zoll große Farbdisplay.

| PREIS | 8999 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 31,49 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 150 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: S, M, L*, XL |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Carbon/Aluminium |
| Gabel | Fox AWL, 130 mm, Dämpfer Fox Float DPS |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremse, TRP C2.3, 203/203 mm |
| Spritzschützer | Aluminium, Sunny Wheel, 72 mm |
| Sattelstütze | absenkbar, Flyer Dropper Post MT214, 100 mm |
| Sattel | Selle Royal Essenza+ |
| Schaltung | Getriebeschaltung, Pinion-MGU E1.12, 12 Gänge |
| Lichtanlage | v: Flyer One HL-2, 100 Lux / h: Flyer RL-2 |
| Bereifung | Schwalbe Johnny Watts E-50, 29“, 60 mm |
| Sonstiges | Carbonriemen; Lenker: Flyer (740 mm), optional: 535 Wh Range-Extender |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, Pinion MGU E1.12, 85 Nm, Display: FIT DSP1-L, 3,5“ |
| Akkukapazität | 700 Wh |
| Reichweite | > 100 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

FLYER Goroc TR:X 8.63

# Innovativer Eidgenosse

Flyer zählt zu den ersten Herstellern, die Pinions revolutionäre Motor-Getriebe-Einheit verbauen. Passgenau eingebettet sitzt diese beim mit dem Design & Innovation Award 2024. ausgezeichneten Crossover-Bike Goroc TR:X 8.63 im Tretlagerbereich des exzellent verarbeiteten Carbon-Rahmens. Auch sonst greift der Schweizer E-Bike-Pionier durchweg ins oberste Komponenten-Regal: Gabel und Dämpfer von Fox mit üppigen je 130-mm-Hub sowie TRP C2.3 Vier-Kolben-Bremsanlage mit großen 203er Rotoren. Ergänzt wird dieses High-End-Paket mit hochwertiger Lichtanlage sowie Dropper Post. Obgleich unverkennbarer MTB-Gene ist die Geometrie auf Komfort und Langstrecke ausgelegt. Indizien dafür: Cockpit mit breitem, leicht gekröpftem Lenker sowie Ergo-Griffen und ein Bedienkomfort, der seinesgleichen sucht. Neben üblichen Fahrdaten spielt das große FIT-Display auch präziseste Navigationsdaten aus.

## Neue Schaltgeneration

In sportlich geprägter Sitzposition nimmt man auf dem Goroc schnell Fahrt auf, während grobstollige 29-Zoll-Pneus erstklassigen Grip auf Wald- und Schotterwegen bieten. Satt aufliegend, manövriert es sich sehr direkt und spurtreu durch enge Kurven. Auch größere Unebenheiten schluckt das Fahrwerk hochmotiviert weg. Schnell und direkt wird, auch unter Last und bergauf, elektronisch zwischen den zwölf Gängen der E1.12 MGU gewechselt, die eine satte Bandbreite von 600 Prozent bietet. Auch die Automatik-Funktion überzeugt. Die vier Unterstützungs-Modi lassen sich per App individualisieren – bieten in den Werkseinstellungen aber eine sehr gute Abstufung. Die Geräuschentwicklung innerhalb des Magnesiumgehäuses ist gut hörbar, die Schaltperformance begeistert aber durchweg. Auch die bauartbedingte Schwerpunktverlagerung prägt das spaßbringende Fahrgefühl auf diesem E-SUV-Eidgenossen der Extraklasse.

**FAZIT**

Mit seinem innovativen Motorensystem bringt Flyers Goroc TR:X 8.63 riesigen Fahrspaß im Gelände. Bedienung und Komfort sind ebenso herausragend wie sämtliche Anbauteile.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●● |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●● |
| Komfort | ●●●●● |
| Sicherheit | ●●●●● |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●● |

\+ Akku, Antrieb, Fahrperformance, Komfort, Komponenten, Bedienelemente

\– (Bauartbedingte) Geräuschkulisse der MGU, Tragefähigkeit, Preis

| Preis-Leistung | ●●●●○ |
|---|---|

Note **1,4 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

AB 5000 €

TREKKING

Formschön integriert: Boschs drehmomentstärkster E-Bike-Motor.

Ansteuerung per Drehgriff: Enviolos stufenlose Nabenschaltung.

| PREIS | 5499 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 32,28 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 180 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: S/48, M/52*, L/56; Wave: S/48, M/52, L/56, |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Aluminium, starr |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremse, Tektro HD-T390, 203/180 mm |
| Spritzschützer | Aluminium, Curana Apollo, 70 mm |
| Sattelstütze | Alu, Ergotec Patent Hook Evolution, 15 mm Setback |
| Sattel | Selle Royal Orbis |
| Schaltung | Nabenschaltung, Enviolo HD, stufenlos |
| Lichtanlage | v: Contec Dlux 120 E+, 120 Lux / h: Contec TL-335 E-Stop |
| Bereifung | Continental Contact Urban, 29“, 60 mm |
| Sonstiges | MIK-Gepäckträger (25 kg); verstellb. Vorbau; opt.: Front-Gepäckträger |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line CX, 85 Nm, Display: Bosch Kiox 300 |
| Akkukapazität | 750 Wh |
| Reichweite | > 90 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Stadt – Reise

VICTORIA Utilyon 3

# Belastbarer Tourenfreund

Victoria sortiert seine neue Utilyon-Baureihe zwischen Trekking und SUV ein und richtet sich mit dem 3er Modell und dessen sattem Systemgewicht von bis 180 kg an Fahrer, die reichlich Gepäck mit an Bord nehmen wollen. Sofort ins Auge sticht dabei der edel glänzende und sehr hochwertig verarbeitete Alu-Rahmen in Aquamarin, an dem optional ein Front-Gepäckträger montiert werden kann. Weiter sind eine Alu-Starrgabel sowie 29-Zoll-Reifen in 60 mm Breite verbaut, die eine optimale Kombination aus Komfort und Laufruhe anpeilen. Motorseitig verleiht Boschs CX klare Offroad-Gene, während bei der Schaltung mit Enviolos stufenloser HD auf Komfort gesetzt wird. Ein Gates-Riemen komplettiert das wartungsarme Antriebsgespann. Neben Beladungsfreude sticht auch die sehr hochwertige Vollausstattung um robuste Aluminium-Spritzschützer, Contec-Lichtanlage sowie praktischem Rahmenschloss heraus.

## Robust, kraftvoll & agil

Recht tief im Rahmen sitzend, wird die von Victoria ausgerufene Wohlfühl-Geometrie sofort spürbar. Der Lenker: leicht gekröpft. Die Griffe: sich sofort perfekt in die Hand schmiegend. Antrittsstark kommt das beladene Utilyon schnell auf (Hoch-)Touren und bewegt sich auch im Tour-Modus fast durchgehend an der 25-km/h-Schwelle. Üppige 750 Wh Stromreserven passen ebenso zum Konzept wie die gezielt dosierbaren Tektro-Bremsen. Die flache Bereifung spielt seine Stärken klar auf Asphalt aus und bietet auch bergauf bei Nässe bemerkenswerten Grip. Hier in Hochperformance abliefernd: der CX-Motor, mit dem per schlichtem Bedienpanel kommuniziert wird. Das lenkermittig platzierte Display zeigt alle Fahrdaten in Farbe an. Bei durchweg agiler Fahrweise spendiert die nach hinten geschwungene Ergotec-Sattelstütze bei Unebenheiten angenehmen Flex, den man bei langen Touren schnell schätzen wird.

**FAZIT**

Das Utilyon 3 von Victoria meistert hohe Lasten mit erstaunlich komfortablen Fahreigenschaften. Die CX-Motorleistung überzeugt ebenso wie die stufenlose Nabenschaltung.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●● |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●○ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●○ |
| Wartungsaufwand | ●●●●● |

\+ Motor-Schaltungs-Kombi, Agilität, Komfort-Geometrie, Akku, zul. Gesamtg.

\– Gewicht, Sattel sehr breit und weich, Kabel vor Lenker könnten ruhiger verlaufen

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note
**1,5 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Rohloffs Speedhub kann auch schwarz, grün oder rot sein.

Bis 45 kg können auf dem E-WTS Allroad-Träger geladen werden.

| PREIS | 7600 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 31,33 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 180 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 50, 54, 56, 58, 60 cm; Trapez: 48, 50, 52*, 54, 56 cm |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | starr, Aluminium |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr., Shimano XT M8120, 203/203 mm |
| Spritzschützer | SKS, Kunststoff |
| Sattelstütze | by.Schulz G2 LT, Parallelogramm Federstütze |
| Sattel | Brooks C17 Cambium |
| Schaltung | Nabenschaltung, Rohloff Speedhub 500/14, 14 Gänge |
| Lichtanlage | v: B+M IQ-XS, 70 Lux / h: B+M Toplight Line Plus |
| Bereifung | Schwalbe Smart Sam, 27,5“, 70 mm |
| Sonstiges | Koga Gepäckträger m. 45 kg Traglast, Koga Heavy Duty Lowrider mit Parkstütze, Gates-Carbonriemen |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line CX, 85 Nm, Display: Kiox 300 |
| Akkukapazität | 750 Wh |
| Reichweite | >100 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**
Stadt — Reise

KOGA E-Worldtraveller -S

# Edle Radreisemaschine

Ein jedes Koga-Bike wird in Heerenveen hergestellt und von Hand montiert. Dabei geben die Niederländer auf ihre ohne von sichtbaren Schweißnähten überzogenen Alu-Rahmen und ungefederten Vorderradgabeln eine lebenslange Garantie auf Konstruktions- oder Materialfehler. Unser Beispielrad kann, neben zwei weiteren Worldtraveller-Basismodellen, via Online-Konfigurator (Signature Programm) zielsicher auf eigene Bedürfnisse zusammengestellt – und dabei zwischen sieben Rahmenfarben ausgewählt werden. Die Schaltgruppe: Rohloffs robuste und mit Gates-Carbonriemen kombinierte Speedhub 500/14 , die im Radreisebereich als DIE perfekte Komponente gilt. Wahlweise möglich: Shimanos XT-Kettenschaltung. Motorseitig ist Boschs Drehmomentspitzenreiter CX vorgegeben, der anspruchsvollstes Terrain gang- bzw. fahrbar macht – und der robust und kompakt gebauten Kraftmaschine in Mattschwarz gewaltige Antriebskraft verleiht.

## Komfortabel um die Welt

Auch in puncto Komfort bietet Koga Optionen aus dem Premium-Regal – an unserem Beispielrad mit der fein ansprechenden by. Schulz-Parallelogramm-Sattelstütze und Ergon-Hörnchengriffen zum Ausdruck gebracht. Der Lenker: breit und gerade, was optimale Fahrkontrolle im Gelände sicherstellt. Außerdem machen verstellbarer Vorbau sowie fünf Spacer darunter eine Cockpit-Anpassung präzise möglich. Boschs CX, der neben LED-Remote und lenkermittig platziertem Kompaktdisplay Teil des Smart Systems ist, treibt bärig-kraftvoll durchs Gelände an – und kommt auch mit der Gepäckträger-Vollbeladung bis 45 kg souverän klar. 180 kg maximales Systemgewicht unterstreichen die Stabilitäts-Philosophie. XT-Bremsanlage mit 203er-Rotoren und Stollenpneus mit satter 70 mm Reifenbreite runden das Konzept erstklassig ab – Zweitgenanntes spendiert dem Niederländer zudem eine bemerkenswerte Spurtreue und selbstbewusste Laufruhe.

**FAZIT**

Fahreigenschaften, Antrieb, Zuladung: Kogas E-WorldTraveller -S brilliert als waschechtes E-Reiserad, das in vielen Details präzise angepasst werden kann.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●● |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●● |
| Wartungsaufwand | ●●●●◐ |

⊕ Gepäckträger-Traglast, Antrieb, Wartungsarmut, Komfort, Spurtreue & Laufruhe, Design, max. Gesamtgewicht

⊖ Spritzschützer könnten stabiler sein, Tragefähigkeit

| Preis-Leistung | ●●●●◐ |
|---|---|

Note 1,3 Sehr gut

*Fotos: Gideon Heede*

**Elektronisch und präzise: Pinions E1.12 Motor-Gearbox-Unit.**

**Satte Leuchtstärke: die Supernova M99 Mini Pro mit 270 Lux.**

| PREIS | 7999 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 27,02 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 180 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 43,5 cm (S), 49 cm (M)*, 54,5 cm (L) |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | starr, Carbon |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremse, Magura MT5, 180/180 mm |
| Spritzschützer | Aluminium, Alumee, 72 mm |
| Sattelstütze | Aluminium, Tout Terrain SP-Zero 30.9 |
| Sattel | Brooks Cambium C17 |
| Schaltung | Getriebeschaltung, Pinion MGU, E1.12, 1x12 Gänge |
| Lichtanlage | v: Supernova M99 Mini Pro / h: Supernova TL3 Pro |
| Bereifung | Schwalbe Johnny Watts 365, 29“, 60 mm |
| Sonstiges | Gepäckträger: Tout Terrain E-Expedition Rack (b. 30 kg); Front-Loader; Carbonriemen; optional: 535 Wh Range Extender |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Pinion MGU E1.12, 85 Nm, Display: FIT Compact |
| Akkukapazität | 700 Wh |
| Reichweite | >100 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Stadt – Reise

TOUT TERRAIN Pamir One

# Für die Welt(rad)reise

Mit schlichtem und zeitlosem Design überzeugen die nahezu unkaputtbaren Manufakturräder von Tout Terrain vor allem im Reiseradbereich. Die Montage und Lackierung mit dreifacher Pulverbeschichtung der individuellen Lieblingsfarbe erfolgt am Firmensitz in Gundelfingen – ab Quartal 3/2024 mit Zugriff auf die komplette Farbpalette aus Standard-, Kollektions- und RAL-Farben. Bei unserem Beispielrad Pamir One ist die Rahmenproduktion zuvor in Europa erfolgt. Mit Pinions MGU E1.12, die Schaltung und Motor in einer Einheit vereint, sticht uns sofort modernste E-Bike-Technologie ins Auge. Sowohl die mit einem Frontloader bestückte Carbongabel als auch der robuste und fein verschweißte Alu-Rahmen strahlen Weltreiselust aus. Die dazu passende, weil längere Unabhängigkeit von Stromquellen schaffende, 700-Wh-Batterie kann wahlweise per Range Extender um weitere 535 Wh ergänzt werden.

## Robust und langlebig

Warum Tout Terrains Pedelec-Flaggschiff bereits namhafte Preise abgeräumt hat, beantwortet sich auch bei ersten Testkilometern im Gelände. Die Spurtreue ist herausragend – dank griffiger Stollenbereifung kommt auch auf losem Untergrund schnell und sicher Tempo auf.
Mit beachtlicher 600-Prozent-Gangspreizung bietet die MGU für (fast) jede Fahrsituation die Ideal-Übersetzung. Ausgewählt wird diese in Echtzeit per elektronischem Klick-Signal vom rechten Lenkergriff aus. Die souveräne wie kräftige Antriebsleistung verteilt sich auf vier Modi – und ist durchweg akustisch wahrnehmbar. Keine Kompromisse machen die Breisgauer auch beim Thema Sicherheit, was sie mit Maguras MT5 mit 4-Kolben und daraus resultierender Top-Verzögerung nachweisen. Auch die restliche Ausstattung ist mit Alu-Spritzschützern, Supernova-Lichtanlage oder Ergo-Komponenten von Brooks hochwertig auf DIE Radreise des Lebens ausgelegt.

**FAZIT**

Antriebstechnik, Verarbeitungsqualität, Belastbarkeit: Tout Terrains Pamir One ist ein E-Reiserad der Extraklasse, bei dem vor allem Ergo-Komponenten en détail gewählt werden können.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●● |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●● |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●● |

⊕ Rahmen- und Komponentenrobustheit, Antrieb, max. Systemgewicht
⊖ Gut hörbare Pinion MGU, Pedale bei Nässe rutschig

| Preis-Leistung | ●●●●○ |
|---|---|

Note 1,3 Sehr gut

*Fotos: Gideon Heede*

Patria verschweißt seine Stahlrahmen ausschließlich mit Muffen.

Antriebsstark auf jedem Untergrund: Shimanos EP600-Mittelmotor.

| PREIS | 9650 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 27,9 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 180 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 50, 54*, 58, 62, 66 cm + freie Maßanfertigung; Trapez: 47, 51, 55, 59 cm + freie Maßanfert. |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Stahl |
| Gabel | starr, Stahl |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr., Shimano XT T8100, 180/180 mm |
| Spritzschützer | SKS B65, Kunststoff |
| Sattelstütze | NC 17 |
| Sattel | Brooks B17, Leder |
| Schaltung | Nabenschaltung, Rohloff Speedhub 500/14, 14 Gänge |
| Lichtanlage | v: SON DC170, 170 Lux / h: Toplight Line Plus |
| Bereifung | Schwalbe Smart Sam, 27,5“, 54 mm |
| Sonstiges | Gepäckträger bis 26 kg, Low-Rider bis 15 kg |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Shimano EP600, 85 Nm, Display: EN 600 |
| Akkukapazität | 1008 Wh (504 Wh davon optional) |
| Reichweite | >120 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Stadt — Reise

PATRIA Kosmos Hybrid

# Leichtfüßiger Reisefreund

Als Fahrradmanufaktur in dritter Generation stellt Patria seine Räder vor den Toren Bielefelds her – und hatte maßgeblichen Anteil daran, dass die Stadt vom Ende 19. bis Mitte 20. Jahrhunderts als Fahrradbau-Hochburg galt. Bis heute konstruieren, lackieren und montieren die Ostwestfalen selbst. Auch 2024 ist die eigene Stahlrahmenfertigung das Markenherzstück. Vor Ort vermessen werden kann man mit der bewährten Messmaschine, dem hauseigenen Velochecker. Zusammengestellt wird, wahlweise auch Online oder bei einem Stützpunkt-Händler, via Baukastensystem. Auf die Gabel gibt es ebenso 15 Jahre Garantie wie auf den Rahmen, der in 12 Standard- sowie 7 Sonderfarben oder aus der RAL Classic Palette eingefärbt werden kann. Schaltungstechnisch ist unser Beispielrad reiseradtypisch mit Rohloffs Speedhub wartungsarm und langlebig ausgestattet. Wahlweise kann Shimanos elektronische Di2-Kettenschaltung verbaut werden.

## Packfreudig & sehr sanft

Aus der Produktpalette der Japaner stammen auch die möglichen Motorentypen. Mit drehmomentstarken 85 Nm kommt an unserem Beispielrad der EP600 daher, der jedem noch so anspruchsvollen Anstieg den Schrecken nimmt. Seine Bedienung vom Cockpit aus erfolgt intuitiv. Das Display zeigt farbig-kompakt alle relevanten Fahrdaten an. 26 kg hinten, 15 kg vorne: Gepäckträger und Frontloader stellen die Reisetauglichkeit sicher, die dank möglichem Systemgewicht von 180 kg außerordentlich ist. Der schlanke und selbst bei hoher Zuladung eine auffallend leichtfüßige Fahrweise liefernde Stahlrahmen ist mit zwei externen Akkus (je 504 Wh) bestückt. Ebenso verlaufen sämtliche Züge am Rahmen anliegend, was im Pannenfall begrüßenswert ist. Durchweg hochwertig ausgestattet ermöglichen gutmütige Dämpfungseigenschaften des Rahmens sowie hohe Ergo-Werte im Cockpit lange Tage im Ledersattel.

**FAZIT**

Patrias Kosmos Hybrid ist ein sehr schön verarbeitetes sowie hochwertig ausgestattetes Reiserad mit kraftvollem Maschinenraum & XXL-Reichweite.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●● |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●◐ |

⊕ Leichtfüßige Fahrweise, Motorpower, Cockpit-Komfort, 15 Jahre Garantie, Maßanfertigung möglich

⊖ Spritzschützer weich, Rahmenmaterial verhindert Kabel- & Akkuintegration

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note 1,4 **Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

AB 5000 €

TREKKING

MODELLJAHR 2023

Der EP8 schiebt kräftig an.

Die zwei Vorderrad-Scheibenbremsen sind entkoppelt.

ICE Sprint X

# Offroader light

**FAZIT**

Das ICE Sprint X ist ein echtes Spaßrad für den Offroadeinsatz, das gleichzeitig enormen Alltagsnutzen mitbringt.

| PREIS | 11.396 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 29,9 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 175 kg |
| Rahmenarten & Größen | Einheitsgröße |

**AUSSTATTUNG**

| | |
|---|---|
| Rahmen | Stahl/Aluminium |
| Gabel | Elastomer-Dämpfer |
| Bremsen | mech. Scheibenbremsen, TRP Spyke, 3x 160 mm |
| Spritzschützer | Kunststoffspritzschützer mit doppelten, geschraubten Streben |
| Sitz | Ergo Luxe mit Belüftungskanälen |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano Deore XT Di2, 11 Gänge |
| Lichtanlage | v: SON Edelux DC 170 / h: B+M Secula E |
| Bereifung | Schwalbe Marathon 365, v: 20“, 40 mm / h: 26“, 50 mm |
| Sonstiges | Faltbar, Unterlenker in Breite und Winkel verstellbar, Memoryfunktion für Faltvorgang |

**ANTRIEB**

| | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Shimano Steps EP8, 85 Nm, Display: Shimano Steps SCE 6010 |
| Akkukapazität | 630 Wh |
| Reichweite | R200: 125 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

FAHRVERHALTEN

Laufruhig – Agil

SITZPOSITION

Aufrecht – Sport

EINSATZBEREICH

Tour – Reise

ICE ist ein Trikespezialist aus England. Dabei kommen viele Innovationen – und sogar individuelle Aufbauten aus dem deutschen Markt und über die hiesige Niederlassung in Weiterstadt. Das ICE Sprint X ist als flottes Pendler- und Spaßrad im Stile eines Graveltrikes aufgebaut. So ist es auch für den sportlichen Offroad-Einsatz gewappnet. Zu den Basisdaten: Dank Rahmenverstellung passt es für Fahrer mit Körpergröße von 1,60 bis 2 Meter. Die mechanischen Scheibenbremsen sind entkoppelt, der linke Bremsgriff verzögert also das linke Vorderrad, der rechte das rechte. Der Stopper am Hinterrad dient als Feststellbremse. Das Sprint X ist in der Testversion etwas härter abgestimmt, kommt ohne Vorderrad-Federung. Dafür lässt sich der zentrale Elastomer-Dämpfer in verschiedenen Härtegraden aufs Fahrergewicht anpassen. Der Komfort ist auch dank des hervorragenden Sitzes groß, selbst auf Wurzelpassagen vermissen wir die umfassende Federung nicht. Im Gegenteil, die sanfte Härte unterstreicht das sportliche Konzept des Testrads.

## Spaßmaschine

Dank des kraftvollen EP8-Motors schiebt das Rad vom Start weg gut an. Erst an der Unterstützungsschwelle bemerkt der Fahrer, dass es sich auch ohne Motor recht leicht bewegen lässt. So sind für sportliche Fahrer auch Geschwindigkeiten jenseits der 25 km/h in der Ebene kein Problem. Das Handling macht richtig Laune, da das Rad spurtreu geradeaus läuft, gleichzeitig jede Lenkbewegung direkt umsetzt. Die Bremsen verzögern sehr ordentlich, auch wenn es „nur“ mechanische Scheibenbremsen sind. Es ergeben sich keine Sicherheitseinbußen. Da die Bremsen entkoppelt sind, lässt sich im Gelände herrlich damit spielen. Das erhöht den großen Spaßfaktor zusätzlich. Zu guter Letzt: Die Lichtanlage ist sehr hochwertig, der Gepäckträger sehr variabel.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Design | ●●●●◐ |

⊕ Panoramablick im Liegesitz, Komfort, Handling

⊖ Etwas unhandlich beim Verstauen, Preis

**Preis-Leistung** ●●●●○

Note 1,3 **Sehr gut**

*Fotos: Icletta*

Neuheit: Die Velorian-Blinkanlage.

Wartungsarm: Shimano Inter 5E Di2.

| PREIS | 12.474 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 32,9 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 175 kg |
| Rahmenarten & Größen | Einheitsgröße* für Fahrer von 1,60 bis 2 Meter |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Stahl/Aluminium |
| Gabel | Elastomer-Federung, 40 mm |
| Bremsen | v: hydr. Scheibenbr. Tektro Auriga Twin, gekoppelt, 160 mm / h: Tektro V-Brake mit Feststellbremse |
| Spritzschützer | ICE, Kunststoff |
| Sattel | ICE Ergolux inkl. Satteltaschen |
| Schaltung | Nabenschaltung, Shimano Inter 5E Di2, 5 Gänge |
| Lichtanlage | v: SON Edelux / h: B+M View DC |
| Bereifung | Schwalbe Marathon Plus, 20“, 47 mm |
| Sonstiges | Velorian-Blinkanlage, 100-mm-Elastomer-Dämpfer, faltbar |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Tretlagermotor, Shimano EP801 Cargo, 85 Nm, Display: SCEN610C |
| Akkukapazität | 630 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour — Reise

ICE Adventure

# Agil und verspielt

Der Laie wundert sich: Gleich zwei ähnlich aussehende ICE-Trikes im Test (siehe folgende Seite)? Ja, das ist tatsächlich sinnvoll. Denn nicht nur verstecken die Weiterstädter von Icletta, die die ICE-Liegeräder in Deutschland exklusiv montieren und vertreiben, in beiden Rädern unterschiedliche innovative Neuheiten. Die beiden Räder sind trotz der ähnlichen Optik durchaus verschieden. Das ICE Adventure mit drei 20“-Reifen hat ein verspieltes Fahrverhalten, ist sehr wendig und agil. In Kombination mit Shimanos EP801 Cargo-Motor arbeitet im 20“-Adventure eine Fünfgang-Nabenschaltung, die elektronisch angesteuert wird. Die Gänge sind zwar recht weit abgestuft, die großen Gangsprünge macht der Motor aber locker wett. Eine spannende Innovation sind die Blinker. Schon länger an Trikes erlaubt, sind sie nun auch für „Uprights“, wie Liegeradfahrer das „klassische“ Fahrrad nennen, erlaubt. Die Bedienung ist intuitiv, es gibt sogar einen Warnblinker. Das Relais ist laut genug, es übertönt auch laute Windgeräusche.

## Top-Komfort

Das Fahrverhalten von Liegerädern insgesamt ist top: Die Sitz-, besser: Liegeposition ist herrlich komfortabel und erlaubt einen mindestens 270-Grad-Panoramablick vom Sessel aus. Den Komfort steigern die Elastomer-Dämpfer an beiden Vorderrädern und unterm Sitz. Ein kleiner Nachteil des 20“-Trikes kann zum Vorteil werden: In schnellen Kurven neigt das Rad etwas zum Kippen. Richtig gefährlich wird das eigentlich nicht, ungeübte kann das aber erschrecken. Geübte Fahrer hingegen haben einen Heidenspaß daran, das Rad im Grenzbereich zu bewegen. Die gekoppelten hydraulischen Scheibenbremsen vorn arbeiten sehr zuverlässig, lassen sich bestens dosieren und packen richtig kräftig zu. Die V-Break am Heck wird eigentlich nur als Parkbremse benötigt.

**FAZIT**

Das 20“ ICE Adventure bietet agilen Fahrspaß gekoppelt mit enormem Komfort und einigen technischen Innovationen.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●● |
| Sicherheit | ●●●●● |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●◐ |

⊕ Komfort, Blinker, Agilität, Ergonomie, Gepäckaufnahme

⊖ Etwas nervös in schnellen Kurven

| Preis-Leistung | ●●●●○ |
|---|---|

Note 1,3 Sehr gut

*Fotos: Icletta*

AB 5000 €

TREKKING

Automatisch: Die neue Cues-Kettenschaltung.

Erhöhte Sicherheit: Gekoppelte Tektro Auriga-Twin-Bremse.

ICE Adventure HD 26

# Souverän und entspannt

| PREIS | 12.495 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 33,2 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 200 kg |
| Rahmenarten & Größen | Einheitsgröße* für Fahrer von 1,60 bis 2 Meter |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Stahl/Aluminium |
| Gabel | Elastomer-Federung, 40 mm |
| Bremsen | v: hydr. Scheibenbr. Tektro Auriga Twin, gekoppelt, 160 mm / h: Tektro V-Brake mit Feststellbremse |
| Spritzschützer | ICE, Kunststoff |
| Sattel | ICE Ergolux inkl. Satteltaschen |
| Schaltung | automatische Kettenschaltung, Shimano Cues Di2, 11 Gänge |
| Lichtanlage | v: SON Edelux / h: B+M Secula Line Tec |
| Bereifung | Schwalbe Marathon Plus, v: 20“, 47 mm / h: 26“, 47 mm |
| Sonstiges | 100-mm-Elastomer-Dämpfer, faltbar |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Tretlagermotor, Shimano EP801 Cargo, 85 Nm, Display: SCEN610C |
| Akkukapazität | 630 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour – Reise

Das zweite ICE Adventure hört auf den Zusatznamen HD 26. Das drückt vor allem das große 26-Zoll-Hinterrad aus, das dem Rad deutlich mehr Laufruhe gewährt als das kleine 20“-Heckrad. Icletta verpasst dem Shimano Steps EP801-Cargo-Motor die neue automatische und elektronische Cues-Di2-Schaltung mit 11 Gängen. Der Clou: Es lassen sich mehrere Fahrerprofile einrichten, die die Schaltvorgänge nach bevorzugter Trittfrequenz auswählen. Das System wechselt so automatisch die Gänge, sogar im Stand. Dazu dreht der Motor unabhängig von der Kurbel das Kettenblatt so lange, bis der Gang gewechselt ist – sehr komfortabel vor allem im Stop-and-go und im welligen Terrain. Das ist aber nicht der einzige Komfort, den das Adventure HD zu bieten hat. Zum liegeradtypischen Panoramablick kommt das selbst auf ruppigen, vereisten Testwegen souveräne und feinfühlige Elastomer-Fahrwerk, der sehr bequeme und gut belüftete Ergolux-Sitz sowie die Griffe, die sich entspannt greifen lassen.

## Sinnvoll: Cargomotor

Die Schaltelemente des Antriebs sind nicht ganz leicht zu erreichen, im Automatikmodus ist das aber auch kaum nötig. Außerdem bietet Icletta dank seines Baukastensystems ganz individuelle Möglichkeiten, die Schaltkulisse so zu installieren, dass es für den jeweiligen Fahrer passt. Der Tretlagerausleger kann entweder mit Schnellspannern fixiert werden, sodass die Trittlänge immer wieder neu angepasst werden kann – etwa für verschiedene Fahrer – oder er wird fest verschraubt. Die 11-Gang-Schaltung bringt die Kraft des Shimano-Antriebs gut auf die Straße. Der Motor besticht vor allem mit seiner Anfahrdynamik. Die ist eigentlich auf Cargobikes ausgelegt, macht aber auch in vergleichsweise schweren Liegerädern Sinn. Das Aggregat arbeitet erstaunlich leise, kultiviert und vibrationsarm.

**FAZIT**

Das ICE Adventure HD 26 bietet dank souveräner Laufruhe viel Potenzial für lange Ausfahrten. Touren werden auf dem komfortablen Rad dank Panoramablick zum Sightseeing-Event.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●● |
| Sicherheit | ●●●●● |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●○ |

⊕ Komfort, Laufruhe, Antrieb mit Automatik-Schaltung

⊖ Nicht ganz ideal greifbare Schaltkulisse

**Preis-Leistung** ●●●●○

Note **1,3 Sehr gut**

Fotos: Icletta

Immer an Bord: der Rückspiegel.

Das Shimano-Display sitzt auf einer schönen Custom-Aufnahme.

| PREIS | 12.714 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 34,5 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 150 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: Einheitsgröße* |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | HP Velotechnik Mac-Pherson Federbeine, 2x60 mm |
| Bremsen | mech. Scheibenbr., Avid BB7, 2x160 mm, gekoppelt |
| Spritzschützer | HP Velotechnik, Kunststoff |
| Sattelstütze | - |
| Sattel | ErgoMesh Premium |
| Schaltung | Nabenschaltung, Rohloff Speedhub, 14 Gänge |
| Lichtanlage | v: B+M IQ-X / h: B+M Toplight |
| Bereifung | Schwalbe Marathon Plus, 20“, 47 mm |
| Sonstiges | Gepäckträger mit Topload und Bagmount, Hinterraddämpfer 90 mm, faltbar |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Shimano EP801 Cargo, 85 Nm, Display: SC-EN 600 |
| Akkukapazität | 630 Wh |
| Reichweite | >75 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Stadt – Reise

HP VELOTECHNIK Scorpion fs 20

# Agil, komfortabel, schnell

Bei HP Velotechnik werden seit Gründung alle Räder individuell für jeden Kunden von Hand aufgebaut. Erst jüngst haben die Hessen mit ihren Special-Editions bereits vorkonfigurierte Räder „von der Stange“ ins Programm aufgenommen. Doch selbst die lassen sich noch stark individualisieren – allein schon durch die vielen Reha-Optionen. Für unser Basis-Testrad, das Scorpion fs 20, gibt es theoretisch rund vier Billiarden Möglichkeiten. In der Praxis ist der Konfigurator übersichtlich und selbsterklärend zu bedienen. Sehr schön: Wenn eine Komponente zwingend mit einer weiteren kombiniert werden muss oder eine andere Ausstattung ausschließt, bekommt der Kunde im Online-Tool dafür eine Erklärung. Neben dem fs 20 mit drei 20“-Rädern gibt es zudem das fs 26 mit einem 26“ großen Hinterrad. Das Testrad verfügt über die patentierte MacPherson-Federung vorn, einen gefederten Hinterbau und ist faltbar, passt so sogar in den Kofferraum eines Kleinwagens. Platz für Gepäck bietet der Topload-Gepäckträger, für Vortrieb – neben der eigenen Muskelkraft – Shimanos EP801-Cargo-Motor und eine manuelle 14-Gang-Rohloff-Nabenschaltung.

## Freund enger Kurven

Die 20“-Version des Scorpion ist agiler und etwas verspielter als der „große Bruder“. Enge, schnell gefahrene Kurven machen richtig viel Spaß. Gleichzeitig leidet die Laufruhe kaum, der Komfort auf dem ErgoMesh-Premium-Sitz ist aufgrund der herausragenden Federung enorm. Der Motor ist ab dem ersten Kurbeldruck präsent und hilft ordentlich beim Tempoaufnehmen. Lange Anstiege meistert das Rad ebenfalls spielend. Die mechanischen Scheibenbremsen sind gekoppelt, mit der rechten Hand werden beide Vorderräder gebremst. Sie verzögern punktgenau. Optional sind auch entkoppelte Bremsen und hydraulische Discs möglich. Auch eine Parkbremse ist an Bord.

**FAZIT**

Die schiere Masse an Optionen am Scorpion fs 20 macht sprachlos. Die Fahrleistungen des Testrads überzeugen vollends. Ein Liegedreirad ist immer etwas Besonderes. Unbedingt ausprobieren!

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●● |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●◐ |

⊕ Entspannt-ergonomische Sitzposition, Komfort, Antrieb, Konfigurator

⊖ Nicht stoßgeschütztes Frontlicht

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note
**1,3 Sehr gut**

*Fotos: Stephan Kümmel*

★ TOP TEN

*Reichweite*

FOTO: JENS SCHEIBE

# 10

## *Tipps für effizienteres Pedelec-Fahren*

E-Bike-Akkus werden immer größer – und damit auch schwerer. Pedelecs mit einem Gewicht von 30 Kilo und mehr sind keine Seltenheit. Ein Grund: Wir wollen die maximale Reichweite. Die erreichen Sie aber auch mit kleinen Akkus – und unseren zehn Tipps für effizienteres E-Biken!

Wir sehen es immer wieder: Vor uns fahren Leute auf ihren E-Bikes den Berg hinauf, bei denen so gar nichts stimmt: Nicht der Luftdruck in den Reifen, nicht die Sattelhöhe und auch nicht die Trittfrequenz. All das ist bei vielen Fahrrad- und E-Bike-Fahrern zu niedrig. Beim klassischen Fahrrad führt das zu Schmerzen beim Fahrer, zu hoher Belastung und am Ende zu weniger Freude am Radfahren. Beim Pedelec-Fahrer kommt noch etwas dazu: Der Stromspeicher ist schneller leer. Denn das ineffiziente Treten führt zu einem höheren Energiebedarf des Motors. Der Fahrer wundert sich dann, warum sein Akku schon nach 50 Kilometern leer ist, hatte der Verkäufer doch von einer Reichweite von 80 Kilometern und mehr gesprochen … Mit unseren Tipps steigern Sie die Reichweite Ihres E-Bikes, ganz ohne den neuesten, größten und schwersten Akku anschaffen zu müssen. Das meiste davon ist im Handumdrehen umgesetzt.

**1**

### *Die richtige Sitzposition*

Wer korrekt auf dem Rad sitzt, setzt seine Beine optimal ein. Mit weniger Kraft entwickelt der Bewegungsapparat mehr Druck auf dem Pedal. Außerdem verhindert das ergonomische Sitzen Schmerzen. Als Faustregel gilt hier: Auf dem Sattel sitzend soll die Ferse bei ausgestrecktem Bein auf der untersten Pedalposition plan aufstehen. In der „3-Uhr-Stellung“ soll das Knie direkt über der Pedalachse stehen, wenn der Fuß wie beim Pedalieren mit den Zehenballen zentral auf dem Pedal steht. Auch die Oberkörperposition kann das effiziente Treten unterstützen, denn beim Radfahren werden viele Muskelgruppen im gesamten Körper aktiviert. Die maßgeschneiderte Sitzposition lässt sich bei einem Bikefitting ermitteln. Das bieten viele Radhändler zumindest abgespeckt an. Sporthochschulen und Radlabore, die auf Fahrerergonomie spezialisiert sind, gehen noch mal deutlich in die Tiefe. Es lohnt sich!

**2**

### *Der richtige Luftdruck in den Reifen*

Ein zu geringer Luftdruck im Fahrradreifen schadet gleich mehrfach. Da ist zuvorderst

FOTOS: RALF GLASER, PD-F/ARNE FISCHER

TOP TEN Reichweite

der höhere Rollwiderstand. Ein zu gering befüllter Luftreifen liegt großflächiger auf dem Untergrund auf, schluckt zudem in Kurvenfahrten Energie durch das so genannte Walgen, also das Verwinden des Reifens nach links und rechts. Zu hoher Luftdruck sorgt zwar grundsätzlich für geringeren Rollwiderstand. Breite, gut profilierte Reifen, wie sie am E-Bike aber oft verbaut sind, werden trotzdem eher mit niedrigerem Luftdruck gefahren, denn sie erhöhen den Komfort und können auf unebenen Wegen sogar den Energieverbrauch senken, da sie korrekt aufgepumpt stets die bestmögliche Haftung bieten. Auf den meisten Reifen sind ein Mindest- und ein Maximalwert in bar und psi angegeben. In diesem Bereich sollten Sie sich beim Aufpumpen des Reifens bewegen. Diesen Luftdruck sollten Sie mindestens einmal im Monat prüfen.

## 3

### *Der richtige Reifen*

Nicht nur der Luftdruck, auch das Profil tragen zur Reichweite des E-Bikes bei. Stollenreifen haben auf glatten Oberflächen wie Asphalt einen höheren Rollwiderstand als Tourenreifen oder gar komplett profillose Reifen. Die aber sind im Gelände nicht die beste Wahl. Sie neigen eher zum Durchdrehen und Wegrutschen, also zum Verlieren der Haftung. Die Antriebskraft wird so nicht optimal auf die Straße gebracht, der Stromverbrauch steigt.

## 4

### *Unterstützung clever wählen*

Muss es immer die höchste Stufe sein? Sicher nicht. Wer auf Genusstour ist, kann sicher auf das eine oder andere km/h Durchschnittsgeschwindigkeit verzichten. Weniger Tempo, geringere Unterstützungsstufe. In der Ebene reicht der Eco-Modus, also die unterste Stufe, oft aus. Die Vorteile: Der Genuss steigt ebenso wie die Reichweite. Lassen Sie lieber ihren Blick schweifen, statt die Landschaft im Maximaltempo an sich vorbeifliegen zu lassen.

## 5

### *Trittfrequenz und Gangwechsel*

So, wie viele E-Biker mit zu geringem Luftdruck und zu tiefem Sattel unterwegs sind, treten auch einige Fahrer zu langsam in die Pedale – nach dem Motto: Der Motor regelt das schon. Das ist zwar richtig. Der Stromverbrauch aber steigt enorm, wenn in hoher Unterstützungsstufe mit geringer Trittfrequenz gefahren wird. Einige Hersteller geben in ihren Handbüchern Tipps für die effizienteste Trittfrequenz ihrer E-Bike-Motoren. Die liegt im Grunde bei E-Bikes im etwa gleichen Bereich wie beim klassischen Fahrrad – irgendwo zwischen 70 und 80 Kurbelumdrehungen pro Minute. Auf einigen Displays lässt sich die eigene Trittfrequenz in Echtzeit anzeigen. Stets in der richtigen Frequenz bleibt der, der regelmäßig schaltet. Außerdem sind inzwischen E-Bikes mit trittfrequenzgesteuerten Automatikgetrieben auf dem Markt. Die regeln das dann von ganz alleine.

## 6

### *Windwiderstand verringern*

Klar, wir Genussradfahrer wollen nicht unbedingt mit hautenger Lycra durch die Lande fahren. Trotzdem weisen wir darauf hin: Der Windwiderstand ist auch beim E-Bike ein ernstzunehmender Faktor. Richtig relevant wird er ab etwa 20 km/h, also in dem Bereich, in dem Pedelecs oft unterwegs sind. Eine leicht gestreckte Sitzposition, eine geschlossene statt offene, im Wind wehende Jacke und ein etwas figurbetonterer Schnitt der Bekleidung kann da schon ein paar Watt einsparen, ohne dass man aussieht wie ein Zeitfahrer bei der Tour de France. Für optimalen Wind-

FOTOS: PD-F/EUROBIKE FRANKFURT, PD-F/KAY TKATZIK, PD-F/SCHWALBE

schlupf müssen Sie übrigens kein Modellathlet sein: Unsere Kollegen vom Magazin RennRad haben im Windkanal herausgefunden, dass ein leichter Bierbauch einen geringeren Luftwiderstand sogar fördert!

## 7

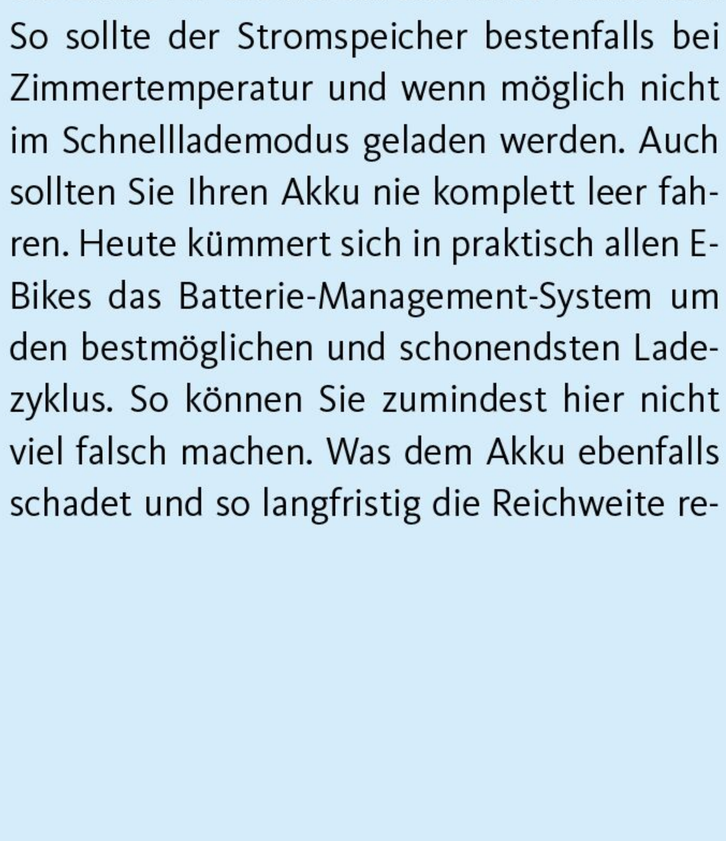
*Stop-and-go vermeiden*

Im Stadtverkehr haben Sie da kaum Einfluss drauf, auf Tour übers Land aber sehr wohl: Vermeiden Sie häufiges Stop-and-go. Denn wie beim Auto ist ständiges Bremsen und Anfahren wenig wirtschaftlich. Wählen Sie Fotostops also bewusst aus, halten Sie nicht an jedem Wegweiser und jeder Kreuzung erst einmal an. Sie sehen: Auch eine gute Routenplanung hilft, die Reichweite Ihres E-Bikes zu erhöhen.

## 8

*Runter mit dem Gewicht!*

Nein, wir wollen hier niemanden zum Abnehmen drängen – siehe Punkt 6! Wenn Sie aber auf Tour gehen, senkt jedes Kilo weniger am Rad den Stromverbrauch. Planen Sie daher gut: Bei stabil schönem Wetter können Sie die Regenjacke und die Regenhose zuhause lassen. Sind Sie nicht komplett abseits der Zivilisation unterwegs, brauchen Sie nicht die gesamte Verpflegung einzupacken. Unterwegs finden sich sicher ein Supermarkt oder eine Einkehrmöglichkeit. Auch die gesamte Werkstatt muss nicht unbedingt in die Packtasche. Zusatztipp: Die „gelben Engel“ vom ADAC bieten ihren Mitgliedern inzwischen auch Fahrradreparaturen an.



## 9

*Richtig aufladen*

Nicht nur unterwegs, auch zuhause können Sie etwas für die Reichweite Ihres Akkus tun. So sollte der Stromspeicher bestenfalls bei Zimmertemperatur und wenn möglich nicht im Schnellademodus geladen werden. Auch sollten Sie Ihren Akku nie komplett leer fahren. Heute kümmert sich in praktisch allen E-Bikes das Batterie-Management-System um den bestmöglichen und schonendsten Ladezyklus. So können Sie zumindest hier nicht viel falsch machen. Was dem Akku ebenfalls schadet und so langfristig die Reichweite reduziert: zu hohe Temperaturen. Direkte Sonneneinstrahlung über längere Zeit sollten Sie Ihrem Rad daher nicht zumuten. Das beinhaltet auch den Transport des Akkus im Auto. Steht der Wagen lange in der prallen Sonne, sollten Sie den Akku nicht darin liegen lassen. Weniger problematisch: Kälte. Solange die Temperaturen nicht tagelang unter -10 Grad Celsius fallen, setzen sie dem Akku nur kurzfristig zu. Die Reichweite eines durchgekühlten Akkus ist geringer als die eines warmen. Die Batterie regeneriert sich schnell, sobald sie wieder warm ist.

## 10

*Richtig lagern*

Sind Sie absehbar eine Weile nicht mit Ihrem E-Bike unterwegs, sollten sie das Rad (und mit ihm den Akku) möglichst trocken und bei Zimmertemperatur abstellen. Geht das nicht, entnehmen Sie bestenfalls den Akku und nehmen ihn mit ins Warme. Zudem sollte der Akku etwa zu 20 bis 80 Prozent geladen sein. Weder sollten sie ihn komplett entladen lagern, noch sollte er bis Anschlag geladen sein. So erhalten Sie die Ursprungskapazität des Pedelec-Akkus und damit auch die Reichweite Ihres E-Bikes am längsten.

STEPHAN KÜMMEL

FOTOS: PD-F/ARNE BISCHOFF, PD-F/FLORIAN SCHUH, PD-F/FLYER, GIDEON HEEDE

## 61 RÄDER FÜR DEN ALLTAG

Wie sehr die verschiedenen Kategorien verschwimmen, zeigt sich vor allem in der Stadt-Gruppe. Wo hört ein klassisches Stadtrad auf, wann fängt ein Urbanbike an? Das interpretieren die Hersteller ganz unterschiedlich. Leicht wird es bei den Kompakten – oder nicht? Kleine Reifen gibt es nämlich auch bei Cargobikes (siehe ab Seite 172). Doch sind das Kompakträder? Schwierig. Eins ist jedenfalls sicher: Auch Stadträder entwickeln sich weiter in Richtung größerer Akkus und kräftigerer Motoren. Ob diese Entwicklung wirklich sinnvoll ist? **SK**

FOTO: WINORA

Tief und breit: Der bequeme Zustieg.

Der AEG-Motor ist kultiviert und leise.

| PREIS | 1750 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 28,9 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 150 kg |
| Rahmenarten & Größen | Tiefeinst.: 48* cm |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Suntour NEX e25, 63 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremsen, Shimano MT200, 160/160 mm |
| Spritzschützer | Kunststoff |
| Sattelstütze | gefedert, max. Belastung 150 kg |
| Sattel | Prophete Memory Foam |
| Schaltung | Nabenschaltung, Shimano Nexus, 7 Gänge |
| Lichtanlage | v/h: Prophete mit Stand- und Bremslicht |
| Bereifung | Continental Double Fighter III, 28“, 50 mm |
| Sonstiges | Gepäckträger bis 25 kg, weitere Akkuoptionen: 360 und 720 Wh |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, AEG Comfort Drive, 70 Nm, Display: LCD |
| Akkukapazität | 540 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Stadt – Tour

PROPHETE Genießer 4.0

# Preiskracher für Städter

Prophete wird mit dem Genießer 4.0 seinem Ruf als Hersteller preiswerter Fahrräder gerecht. 1750 Euro sind eine Ansage. Es ist das günstigste Rad dieser Klasse im Test. Dabei haben die Westfalen bei den Komponenten nicht gespart. Klar, die Anbauteile stammen aus der Großserie und werden in hohen Stückzahlen produziert. Das drückt den Einkaufspreis. Die hydraulischen Scheibenbremsen, 7-Gang-Nabenschaltung (beides Shimano) und die Suntour-Federgabel werden so aber auch in deutlich teureren Rädern verbaut. Gefederte Sattelstütze, Sattel, variabler Vorbau und Lichtanlage stammen aus eigener Produktion. Gerade die Leuchten sind hervorzuheben. Im Stadtverkehr ist der Scheinwerfer sehr ausreichend hell. Ein tolles, nicht alltägliches Sicherheitsplus ist der Dämmerungsschalter: Das Licht geht an, sobald es dunkel wird. Der Rahmen des Genießer 4.0 ist schlicht, gut verarbeitet und ausreichend steif. Nur mit viel Gepäck am Rad wird er leicht schwammig.

## Kultivierter Motor

Das Fahrverhalten ist angenehm unaufgeregt, die Sitzposition aufrecht, die Hände greifen ergonomische Flossengriffe. Der Sattel fällt weich aus, das wird auf längerer Fahrt etwas unangenehm. Für Kurz- und Mittelstrecke aber passt er sehr gut. Der Gepäckträger mit zwei Taschenstreben schultert bis 25 kg. Die Continental-Reifen haben Gravelbike-Profil, bieten so auch auf unbefestigten Wegen griffigen Halt. Die sollten aber nicht zu ruppig werden, denn sonst kommt die Federgabel schnell an ihr Limit. Besser: gute Radwege und der Stadtverkehr. Hier fühlt sich das Rad sehr wohl. Der Motor ist angenehm leise, bietet gute Unterstützung in fünf Stufen und harmoniert mit der 7-Gang-Nabenschaltung. Die Bremsscheiben wünschen wir uns bei einem Rad mit dieser Zuladung (zul. Gesamtgewicht bis 150 kg) etwas größer.

**FAZIT**

Das Prophete Genießer 4.0 ist ein für diesen Preis herausragendes Stadtrad mit angenehmer Geometrie, kultiviertem Motor und solider Ausstattung.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●◐ |
| ⊕ | Kultivierter Motor, Dämmerungssensor, Preis |
| ⊖ | Kleine Bremsscheiben, Rücklicht nicht stoßgeschützt |
| **Preis-Leistung** | ●●●●● |

Note
**1,7 Gut**

*Fotos: Prophete*

Praktisch, schön, bequem: Ledertasche und -sattel.

Gut gewählt: hydr. Felgenbremse und Rahmenschloss.

| PREIS | 3099 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 25,3 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 140 kg |
| Rahmenarten & Größen | Trapez: 48*, 53 cm |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Aluminium, starr |
| Bremsen | hydr. Felgenbremse, Magura HS11 |
| Spritzschützer | Aluminium |
| Sattelstütze | Ergotec, gefedert |
| Sattel | Contec Classic Exclusive Trekking, Leder |
| Schaltung | Nabenschaltung, Shimano Nexus, 7 Gänge |
| Lichtanlage | v: Contec Retro Classic E+ / h: Spanninga Pixeo |
| Bereifung | Schwalbe Big Ben, 28“, 50 mm |
| Sonstiges | Satteltasche aus Leder, MIK-Gepäckträger bis 25 kg, Rahmenschloss |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Bosch Active Line Plus, 50 Nm, Display: Bosch Intuvia |
| Akkukapazität | 500 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Stadt — Tour

EXCELSIOR Vintage E Deluxe

# Retro-Cruiser

Ein Fahrrad wie einst, mit elegant geschwungenem Tiefeinsteiger-Rahmen, viel Chrom und schon optisch einem angenehmen Gefühl von Leichtigkeit: Das ist das Vintage E Deluxe. Excelsior beweist viel Liebe zum Detail, sei es beim bequemen, gefederten Ledersattel, der praktischen Satteltasche oder den Ledergriffen, die allerdings etwas ergonomischer sein dürften. Selbst die Flanken des Aufsatzakkus, der sich sehr leicht entnehmen und somit extern laden lässt, sind in Lederoptik gestaltet. Auch die braunen Schwalbe Big Ben-Reifen passen zum Retro-Look des Excelsior. Das Rad ist aber nicht nur schöner Schein, sondern bietet auch eine Menge Alltagsnutzen. Die mögliche Zuladung von knapp 115 Kilo reicht für den städtischen Alltag allemal. Die Zuladung des Gepäckträgers von bis zu 25 Kilo ist entsprechend stimmig. Die bewährten hydraulischen Felgenbremsen von Magura sind gut gewählt. Bei Nässe bieten sie zwar geringfügig weniger Bremsleistung als Scheibenbremsen. In den allermeisten Fahrsituationen aber stehen sie den hydraulischen Rotorenstoppern in nichts nach, sind sogar deutlich weniger wartungsaufwändig. Das Frontlicht passt zwar sehr gut zum Retro-Look und ist ausreichend hell, das Lichtbild ist aber etwas diffus.

## Spurtreu und relaxed

Der Aluminiumrahmen ist sehr steif, kein bisschen schwammig. Das macht das Vintage absolut spurtreu. Die Sitzposition ist erwartungsgemäß aufrecht und relaxed. Genau so gibt sich auch der Motor. Er ist sehr leise, unterstützt natürlich und immer mit der nötigen Kraft, ohne in Kraftmeierei zu verfallen. Zusammen mit der 7-Gang-Nabenschaltung lässt es sich entspannt über jede Art von Radwegen cruisen. Solange der Untergrund nicht zu ruppig ist, bringen die Dämpfungseigenschaften der Reifen und der gefederten Sattelstütze viel Komfort.

**FAZIT**

Das Excelsior E Deluxe ist ein wunderschönes Vintage-Stadtrad mit viel Alltagsnutzen und sehr angenehmen Fahrleistungen.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●◐ |

⊕ Vintage-Optik, steifer Rahmen, effizienter, leiser Antrieb

⊖ Etwas diffuses Frontlicht, Mittelbauständer

| Preis-Leistung | ●●●●◐ |
|---|---|

Note **1,5 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

BIS 5000 €

CITY/URBAN

Trägt zum Fahrgenuss bei: der zum Fahrer hin gekröpfte Lenker.

Effizient und ausgewogen: der bewährte Bosch Active Line Plus.

| PREIS | 3199 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 27,68 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 140 kg |
| Rahmenarten & Größen | Tiefeinst.: 45, 50*, 55 cm |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Aluminium, starr |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremse, Alhonga HT 474, 180/180 mm |
| Spritzschützer | Aluminium |
| Sattelstütze | Aluminium, Ergotec Hook 2, gefedert |
| Sattel | Selle Royal Essenza Plus Relaxed |
| Schaltung | Nabenschaltung, Shimano Nexus, 8 Gänge |
| Lichtanlage | v: Contec D-Lux, 50 Lux / h: Contec TL-335 E+ |
| Bereifung | Schwalbe Energizer Plus, 28“, 50 mm |
| Sonstiges | Gepäckträger m. 25 kg Traglast; Griffe: Ergotec Clik DD37; Lenker: Ergotec Stuttgarter; verstellbarer Vorbau |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Bosch Active Line Plus, 50 Nm, Display: Bosch Intuvia |
| Akkukapazität | 500 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour — Reise

EXCELSIOR Pearl

# Stylisch & elegant

Excelsiors Lifestyle-E-Bikes richten sich an Designliebhaber, die das Urbane als bevorzugten Einsatzort definieren. Dabei vereint das Pearl modernes Rahmendesign mit brauner Retro-Optik, bei der sämtliche Komponenten farblich schick aufeinander abgestimmt sind. Durchweg im Vordergrund steht Komfort, was ein breiter Durchstieg, gefederte Sattelstütze sowie verstellbarer Vorbau und gekröpfter Lenker beweisen. Einfaches wie intuitives (Naben-)Schalten ermöglicht Shimanos 8-Gang-Nexus via Drehgriff. Passend zum Fahrgenuss-Paket ist mit dem Active Line Plus ein bewährt kultiviert wie laufruhiges Aggregat formschön verbaut. Die Stromversorgung liefert ein im Unterrohr sitzender 500-Wh-Akku, der unter einer passgenau schließenden Abdeckung sitzt. Die durchdachte Vollausstattung aus Lichtanlage, Alu-Spritzschützer und Kettenschutz eränzt ein praktisches Rahmenschloss.

## Rahmensteif & souverän

Die Sitzposition ist entspannt aufrecht, was zum sorglosen Dahingleiten einlädt. Im Eco-Modus etwas zögerlich, fällt die Schubkraft in Stufe 2 (Tour) mit 100 Prozent Support schon deutlich schwungvoller aus. In Sport (180) oder Turbo (270) fährt das Pearl souverän, leise surrend und für einen Tiefeinsteiger auffallend agil. Schnelle Rechts-links-rechts-Kurven machen dem Bike keine Probleme, wie maximale Gepäckträgerbeladung in Bezug auf Rahmenflattern. Bei alldem liefert das Gespann aus Starrgabel und 50-mm-Pneus ein stimmiges Dämpfungspaket, das durch recht harte sowie kantige Griffe im Cockpit nicht optimal ergänzt wird. Bestwerte werden beim Sicherheitstest dank bissig zupackender, hydraulischer Scheibenbremsen sowie satter Asphaltlage erzielt. Vom geschmeidigen Gangwechseln der Nexus profitiert man beim Stop-and-go ebenso wie auf Tagestouren, wozu die stromspeicherfreudige Batterie einlädt.

**FAZIT**

Komfort, Style, harmonische Antriebsleistung: Das Excelsior Pearl eignet sich mit Schaltkomfort und Vollausstattung ideal für gemütliche Stadtfahrten und Tagestouren.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●○ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●◐ |

\+ Harmonischer Antrieb, Mix aus Agilität & Laufruhe, stilvoller Retro-Look

\− Kabelführung vor dem Lenker könnte etwas ruhiger ausfallen, Griffe recht hart

**Preis-Leistung** ●●●●●

Note **1,7 Gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Nur 4,3 kg Gewicht: der Fazua Ride 60 Motor inklusive Akku.

Aufgeräumtes Cockpit mit SP Connect Smartphone-Halterung.

| PREIS | 3299 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 18,89 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 130 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: M, L, XL; Trapez: S, M, L* |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Carbon, starr |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremse, Shimano MT200, 160/160 mm |
| Spritzschützer | Aluminium |
| Sattelstütze | Iridium |
| Sattel | Selle Royal Essenza |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano Deore XT M8100, 12 Gänge |
| Lichtanlage | v: Light Skin Ultra Mini front / h: Supernova E3 Tail Light 2 |
| Bereifung | Schwalbe G-One Allround, 27,5“, 40 mm |
| Sonstiges | Gepäckträger m. 15 kg Traglast; Lenker/Vorbau: Canyon CP23 Aluminium-Cockpit; Griffe: Ergon GA3 |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, Fazua Ride 60, 60 Nm, Display: Ride 60 Control Hub am Cockpit |
| Akkukapazität | 430 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

CANYON Commuter:ON 7 mid-step

# Eleganter Pendelflitzer

Canyon bietet seinen Commuter:ON auch 2024 in bewährt schlicht-edlem Erscheinungsbild an und zeigt am 7er Modell einmal mehr wie glatt und hochwertig Alu-Schweißnähte verarbeitet sein können. Mattes Minzgrün ist der Mid-Step-Variante vorbehalten, die Diamantrahmen-Ausführung bieten die Koblenzern in Schwarz oder Weiß. Alle eint, vom sportiven Fazua Ride 60 angetrieben zu werden, der sich aus dem im Unterrohr sitzenden 430-Wh-Akku speist und mit seinem kleinen Baumaß maximal kompakt integriert ist. Vom Lenker laufen alle Kabel sauber gebündelt direkt ins Steuerrohr – davor sitzt ein Mini-Scheinwerfer mit beachtlicher Helligkeit. Nach hinten leuchtet die ins robuste Alu-Schutzblech integrierte Supernova E3 Tail 2. Die Übersetzungsbreite der Deore XT-Kettenschaltung fällt, über zwölf Gänge erstreckend, für ein Stadtrad üppig aus. Recht schmal hingegen der Gepäckträger, der bis 15 Kilogramm schultern kann.

## Smart, wendig und agil

Wer seine Fahrdaten im Blick haben will, lädt die übersichtliche Fazua-App runter und montiert sein Smartphone per SP Connect in der Lenkermitte. Über eine Bedieneinheit schaltet es sich intuitiv durch drei Modi – wovon der stärkste dem 60-Nm-Motor sehr kräftigen Vortrieb „befiehlt“ und es trotzdem weiterhin geräuscharm zugeht. Auch bleibt die Feinfühligkeit und Harmonie der Stufen 1 und 2 weitgehend erhalten. Schmale – aber gripstarke – Bereifung, hohe Rahmensteifigkeit sowie Carbongabel sorgen für hohe Agilität und direkte, im Stadtverkehr optimale, Lenkmanöver. Angenehm weiche Ergo-Griffe bieten dabei Top-Komfort für die Handgelenke. Shimanos MT200-Bremsen passen ins Konzept, das auch auf moderate Touren ausgelegt ist. Dort erfreut man sich ebenfalls am 12-Sek.-Boost per längerem Drücken auf die Bedieneinheit, das weitere 100 Watt Leistung aus dem Motor herauskitzelt.

**FAZIT**

Canyons Commuter:ON 7 ist ein elegantes Leichtgewicht mit harmonischem Fazua-Antrieb. Die Ausstattung ist durchweg hochwertig, die Fahreigenschaften flott und agil.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●● |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●● |
| Komfort | ●●●●○ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●○ |

\+ Antriebskonzept, Rahmenintegration, – verarbeitung, Agilität, Top-Ausstattung

– Geringe Gepäckträgerzuladung, Smartphone i. Regen schnell n. mehr bedienbar

**Preis-Leistung** ●●●●●

Note
**1,6 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Alles perfekt im Blick auf dem Intuvia 100 Display von Bosch.

Wartungsarm & zuverlässig: Shimanos Nexus 5-G Nabenschaltung.

| PREIS | 3449 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 30,4 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 130 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: M, L, XL; Tiefeinsteiger: S, M*, L |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | SR Suntour NEX E25 HLO, 63 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremse, Magura MT A2, 180/160 mm |
| Spritzschützer | Kunststoff, mit Kantenschutz |
| Sattelstütze | gefedert, Patent |
| Sattel | Selle Royal Essenza Plus |
| Schaltung | Nabenschaltung, Shimano Inter 5E, 5 Gänge |
| Lichtanlage | v: Herrmans MR5 / h: Herrmans H-Trace |
| Bereifung | Schwalbe Energizer Plus Performance, 28“, 50 mm |
| Sonstiges | Gepäckträger (25 kg); verst. Vorbau; Ergon-Griffe; Rahmenschloss |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line Smart System, 75 Nm, Display: Bosch Intuvia 100 |
| Akkukapazität | 625 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour – Reise

KALKHOFF Image 3 Advance

# Stilvoller Vielseiter

Als kleines Familienunternehmen 1919 gestartet, stieg Kalkhoff in seiner über 100-jährigen Geschichte zu einer der führenden Radmarken Europas auf. Heute wissen die Cloppenburger im Trekking- und Citybereich zu überzeugen – und vereinen beide Kategorien im Image 3 Advance sehr gekonnt. Saubere Rahmenverarbeitung, flache Kanten sowie aufgeräumtes Cockpit fallen optisch positiv auf. Sowohl der Bosch-Motor als auch der reichweitenstarke, im Unterrohr unter einer nach oben zu öffnenden Klappe sitzende, 625-Wh-Akku runden mit passgenauer Integration das sehr edle Gesamtbild ab. Zu den Komfortelementen zählen neben einer Federgabel sowie Federsattelstütze auch die 50 mm breiten Trekking-Pneus mit griffiger Profilierung. Der stark zum Fahrer hin gekröpfte Lenker ist mit Flossengriffen ausgestattet – weiter lässt sich durch den Vorbau Höhe und Neigung individuell auf den Fahrer anpassen.

## Kultiviert & komfortabel

Der Aufstieg gelingt dank breitem Durchstieg einfach. Die Sitzposition: sehr aufrecht – und auch das Anfahren gestaltet sich mit dem sanft anschiebenden Performance Line sehr angenehm. Per Drehgriff wird Shimanos Nexus 5-G Nabenschaltung angesteuert, die für ihre problemlose Nutzung bei hohen Drehmomenten bekannt ist. Weiter schaltet sie auch bei Last problemlos und bietet sowohl Rücktrittbremse als auch Freilauf an. Klar in der Ebene beheimatet, punktet das Image dort mit Laufruhe sowie hoher Spurtreue. Die vier Unterstützungsstufen werden per Remote-Bedieneinheit ausgewählt. Dabei kann es bei der vierten mit 340 Prozent durchaus sportlich zugehen, obgleich die Geräuschkulisse auf ein Minimum reduziert bleibt. Gute Verzögerung bietet Maguras hydraulische MT A2-Bremsanlage. Die Hermanns-Lichtanlage könnte einen Tick heller sein, breiter Spritz- sowie Kettenschutz überzeugen hingegen bei Nässe.

**FAZIT**

Das Kalkhoff Image 3 Advance ist ein stimmiges Gesamtpaket aus Ausstattung, Komfort und Fahrperformance. Die gute Vollausstattung punktet im städtischen Alltag.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●◐ |

\+ Harmonische Fahrleistung, Geräuschkulisse, 10 Jahre Rahmengarantie

\– Lichtanlage könnte etwas heller sein, hohes Gewicht, geringe Zuladung

**Preis-Leistung** ●●●●●

Note 1,7 Gut

*Fotos: Gideon Heede*

Reifen und Gabel sind prima auf Asphalt und Radwegen.

Angenehm: Gekröpfter Lenker mit Flossengriffen.

| PREIS | 3499 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 28,5 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 140 kg |
| Rahmenarten & Größen | Tiefeinst.: 46, 49*, 53, 57 cm |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Suntour SF20 NEX, 63 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremse, Shimano MT 200, 160/160 mm |
| Spritzschützer | SKS, Aluminium |
| Sattelstütze | Aluminium, gefedert |
| Sattel | Selle Royal Essenza Astrale |
| Schaltung | Nabenschaltung, Shimano Nexus, 8 Gänge |
| Lichtanlage | v: Lezyne Mini 65 / h: Trelock LS 611 |
| Bereifung | Schwalbe Energizer, 28“, 50 mm |
| Sonstiges | Rahmenschloss, 625-Wh-Akku für 250 Euro Aufpreis, MIK-Gepäckträger bis 25 Kg |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, Bosch Active Line Plus, 50 Nm, Display: Bosch Intuvia |
| Akkukapazität | 500 Wh |
| Reichweite | > 50 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Stadt – Tour

GEPIDA Bonum Edge Belt

# Unkomplizierter Ungar

Gepida stammt aus Budapest. Die Räder, die den Namen eines ostgermanischen Stammes tragen, werden dort entwickelt und gefertigt. Mit dem Bonum Edge Belt stellen die Ungarn ein Stadtrad vor, das den unkomplizierten Alltag auf zwei Reifen ermöglichen will. Das Rad ist vor allem für Kurz- und Mittelstrecken ausgelegt. Das bedeutet aber nicht, dass es nicht auch auf längeren Ausfahrten eine gute Figur macht. Auf den ersten Blick fallen der tiefe Durchstieg und der angenehm zum Fahrer hin gekröpfte Lenker mit Flossengriffen auf. Die aufrechte Sitzposition lässt sich mit dem variablen Vorbau gut auf den jeweiligen Fahrer einstellen. Der Gepäckträger schultert 25 kg. Mittels MIK-System lassen sich darauf spielend leicht Körbe oder Taschen befestigen. Dank zweiter Ebene passen Taschen auch tiefer an den Träger, das senkt den Schwerpunkt des gesamten Rads und verbessert so das Handling. Die Stahlfedergabel bietet auf Asphalt ordentlichen Komfort, für ruppigere Wege ist sie eher nicht konzipiert. Gleiches gilt für die Reifen, die auf Radwegen – ob asphaltiert oder wassergebunden – ordentlich griffig sind. Insgesamt bietet das Bonum auf guten Wegen sehr viel Komfort. Schraubfaule freuen sich über die wartungsarme Kombination Riemenantrieb und Nabenschaltung.

## Agil und wendig

Das Bonum ist agil und wendig, der Motor ist sehr angenehm leise und erfahrungsgemäß sparsam. Er passt sehr gut zur Nexus-Schaltung. Die Bremsen sind an der unteren Dimensionsgrenze, das zeigt sich aber nur im vollbeladenen Zustand. In der Regel greifen die Bremsen zuverlässig und kräftig zu. Das Bonum ist für Alltagsfahrten super, doch auch Genussausflüge mit längeren Strecken sind damit kein Problem. Vollbeladen sollte man dann aber nicht unterwegs sein, denn dann wird der Rahmen etwas schwammig.

**FAZIT**

Angenehmes, kultiviertes, unkompliziertes Alltagsrad, das auch auf leichten Touren eine gute Figur macht.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●○ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●◐ |

⊕ Sitzposition, leiser Motor, Komfort

⊖ Hakelige Akku-Entnahme, mit viel Gepäck weicher Rahmen

| Preis-Leistung | ●●●●◐ |
|---|---|

Note
**1,8 Gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Aufgeräumt: Das Livenza-Cockpit.

Die Reifen bieten viel Federungskomfort.

TRENOLI Livenza Classico 750

# Für Alltag und Tour

| PREIS | 3799 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 28,7 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 130 kg |
| Rahmenarten & Größen | Tiefeinst.: 46, 50, 54* cm |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | RST Omega, 80 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr., Shimano MT410, 180/180 mm |
| Spritzschützer | Kunststoff, SKS |
| Sattelstütze | Aluminium, starr |
| Sattel | DDK Active |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano Deore, 10 Gänge |
| Lichtanlage | v: Herrmans H-Black MR4 / h: AXA Blueline |
| Bereifung | Schwalbe Super Moto-X, 27,5“, 62 mm |
| Sonstiges | Racktime-Gepäckträger bis 25 kg |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line CX, 85 Nm, Display: Kiox 300 |
| Akkukapazität | 750 Wh |
| Reichweite | > 100 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Stadt – Tour

Man könnte das Trenoli Livenza Classico 750 als ein übermotorisiertes Muscle-Bike bezeichnen, das weit über das Ziel „Stadtrad“ hinausschießt. Immerhin kommt es mit dem stärksten Bosch-Motor, dem Performance Line CX, und einem riesigen 750-Wh-Akku daher. Wir sprechen lieber von einem Alltagsrad für Streckenpendler, die am Wochenenden auch gerne mal abseits des Radweg-Alltags auf größere bis große Tour gehen wollen. Motor, Akku, Reifen, Kontaktpunkte (also Griffe, Sattel, Pedale) sprechen eindeutig dafür. Trenoli selbst stuft es als Stadtrad ein. Doch das schicke Tiefeinsteigerrad ist mehr als das, es ist voll tourentauglich und macht sicher auch auf einer längeren Radreise eine gute Figur. Das dabei genug Gepäck mitgenommen werden kann, dafür sorgt der Racktime-Systemgepäckträger mit zwei Taschenstreben und einer möglichen Zuladung von 25 Kilo. Die Schutzbleche sind breit, aber etwas kurz.

## Mountainbike-Bremsen

Ist die Sitz- und Griffposition auf den Fahrer eingestellt (variabler Vorbau), sitzt es sich auf dem Rad angenehm aufrecht. Der steife Rahmen, der leider nur eine Zuladung von knapp über 100 Kilo zulässt, lässt sich auch jenseits der 50 km/h nicht aus der Ruhe bringen. Vor allem zwei Komponenten sorgen unterwegs für Federungskomfort: Die Federgabel mit 63 mm Hub und die voluminösen Super-Moto-X-Reifen, die mit geringem Druck gefahren werden können. Letztere haben vor allem auf festem Untergrund hervorragenden Grip. Die Bremsen sind ebenfalls eher aus dem Touren-Regal, werden gar in manch einem E-Mountainbike verbaut. Sie greifen beherzt zu und lassen sich punktgenau dosieren. Die 10-Gang-Kettenschaltung taugt in Verbindung mit dem CX-Motor sehr gut. Ins Hochgebirge sollte man damit aber nicht fahren, sonst wird es in Anstiegen trotz Motorpower anstrengender.

**FAZIT**

Das Trenoli Livenza Classico 750 ist ein Stadtrad mit ausgewachsenen Trekking-Genen. Wer darauf in Alltag und auf Tour keinen Spaß hat, ist selber schuld.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●○ |

⊕ Antrieb, Reifen, Bremsen, Zugverlegung

⊖ Geringes zulässiges Gesamtgewicht

**Preis-Leistung** ●●●●●

Note **1,6 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Der sehr breite Durchstieg sucht seinesgleichen.

Der Frontträger erhöht die Alltagstauglichkeit.

Elektro Rad PREIS/LEISTUNG SEHR GUT 1/2024

| PREIS | 4199 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 30,5 mit Korb und Tasche kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 150 kg |
| Rahmenarten & Größen | Tiefeinst.: 41*, 51 cm |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Aluminium, Centurion Rigid, starr |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr., Shimano MT200, 180/180 mm |
| Spritzschützer | Curana Apollo 70 |
| Sattelstütze | Procraft Pro III, Kindersitzzulassung |
| Sattel | Procraft Comfort II |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano Cues, 10 Gänge |
| Lichtanlage | v: Supernova Mini2 / h: Centurion Halo |
| Bereifung | Schwalbe Fat Frank, 26“, 60 mm |
| Sonstiges | Racktime-Systemgepäckträger bis 20 kg, mit Zusatzstreben bis 30 kg |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line CX, 85 Nm, Display: Intuvia 100 |
| Akkukapazität | 625 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

CENTURION Easy R900i

# Eine Stufe höher

Für Innovationen ist Centurion seit 1976 bekannt. Dazu gehören etwa spektakuläre Mountainbikes. Dass die Schwaben auch Alltagsräder auf eine höhere Stufe heben können, zeigt das Easy R900i. Als erstes fallen der sehr tiefe und breite Durchstieg auf. Dann die 26-Zoll-Räder, der lange Radstand und ein flacher Sitzwinkel. Der Fahrer tritt also leicht nach vorn, sitzt nicht ganz zentral über dem Tretlager. Das sorgt dafür, dass der Fahrer im Sattel sitzend beide Beine auf den Boden bekommt. Ein sicherer Stand ist also garantiert. Trotzdem lässt sich die Sattelhöhe so einstellen, dass der Abstand zum Pedal optimal ist. Dieses „Nach-vorn-Pedalieren“ ist etwas weniger effizient, das gleicht der kraftvolle Bosch-Motor aber mehr als aus. Wegen des langen Durchstiegs und des nach hinten gezogenen Sattels ist der Reach, also die Entfernung vom Sattel zum Lenker, recht weit, das lässt sich für eine komfortabel-aufrechte Sitzposition aber durch den verstellbaren Vorbau gut ausgleichen. So sitzt der Fahrer angenehm aufrecht und behält gut den Überblick.

## Sehr steifer Rahmen

Dank des Motors und der breit gespreizten Kettenschaltung (Entfaltung: 1,94 bis 8,46 Meter) zieht das Easy vom Start weg flott an. Der Rahmen ist erstaunlich steif, zeigt voll beladen und bei mehr als 40 km/h keine Flatterneigung! Der lange Radstand sorgt für viel Laufruhe, die 26-Zoll-Reifen machen das Bike trotzdem wendig. Dank Anhängerzulassung lässt sich das Easy zum vollwertigen Lastenrad erweitern. Schade: Der Gepäckträger hinten schultert nur 20 kg, nur mit Zusatzstreben (nicht am Testrad) werden es zehn Kilo mehr. Der Federungskomfort ist trotz Starrgabel dank breiter Reifen ordentlich, insgesamt ist das Rad äußerst bequem zu fahren. Auch die Bremsen und die Lichtanlage passen gut zum Easy R900i.

**FAZIT**

Das Centurion Easy R900i ist ein sehr komfortables und sicheres Stadtrad, das vor allem bei Alltagsfahrten sehr überzeugt.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●● |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●○ |

⊕ Rahmenschloss, breiter, tiefer Durchstieg, Frontgepäckträger mit Tasche, Spritzschützer vorn lang mit Schmutzfanglappen

⊖ Gepäckträger hinten ohne Zusatzstreben mit nur geringer Belastbarkeit

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note **1,4 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

BIS 5000 €

CITY/URBAN

MODELLJAHR 2023

Die fünf Gänge der Inter 5E werden über den Drehgriff gewählt.

Formschön integriert: Boschs geräuscharmer Performance-Motor.

| PREIS | 4199 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 29,3 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 160 kg |
| Rahmenarten & Größen | Tiefeinst.: 45, 50*, 55, 60 cm |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | SR Suntour Mobie A2, 60 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremsen, Shimano MT401/ MT420 , 180/ 180 mm |
| Spritzschützer | Kunststoff, SKS |
| Sattelstütze | Federsattelstütze, Ergotec PM705-N |
| Sattel | Selle Royal ON relaxed |
| Schaltung | Nabenschaltung, Shimano Inter 5E, 5 Gänge |
| Lichtanlage | v: Herrmans H-Black MR4-E, 120 Lumen, 40 Lux / h: Spanninga Solo |
| Bereifung | V: Schwalbe Super Moto-X, 27,5“, 62 mm / h: Schwalbe Pick-Up, 27,5“, 60 mm |
| Sonstiges | Gates-Riemen |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line, 75 Nm, Display: Intuvia |
| Akkukapazität | 545 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour — Reise

DIAMANT Beryll 160

# Komfortabler Stadt-Tourer

Mit dem Beryll bietet Diamant ein E-Bike für schwere und große Fahrer, die extra viel Gepäck transportieren wollen. Der Zusatz 160 markiert das maximale Systemgewicht des edlen in Magnetitgrau Metallic gefärbten robusten Citybikes, dessen Rahmenverarbeitung ein Ausrufezeichen setzt. Ohne Schweißnähte am Steuerrohr auskommend, punktet es mit sauberer Kabelführung vom Cockpit ausgehend und einem breiten Durchstieg für komfortables Aufsteigen. Apropos: großvolumige Pneus, 60-mm-Federgabel sowie Parallelogramm Federsattelstütze versprechen höchsten Fahrgenuss. Ausgestattet mit Shimanos Inter 5E-Nabenschaltung sowie Gates-Riemen, wird beim Antriebskonzept auf Langlebigkeit und Wartungsarmut gesetzt. Boschs überarbeiteter Performance Line-Motor bietet nun auch einen Automatik-Modus für noch sorgloseres Dahinrollen – dank neuem Getriebekonzept auch noch geräuscharmer als sein Vorgänger.

## Kraftvoll und laufruhig

Der stark zum Piloten hin gekröpfte Lenker liegt mit ergonomischen Flossengriffen perfekt in der Hand – per Drehgriff wird geschmeidig durch fünf Gänge der Shimano Nexus geschaltet. Der Motor unterstützt in der Ebene spürbar feinfühlig, aber kraftvoll, und begünstigt so ein natürliches Fahrgefühl. Bei angenehm aufrechter Sitzhaltung pedaliert es sich laufruhig und extrem spurtreu auch über Kieswege – moderate Anstiege arbeitet sich das Beryll souverän und im Fahrrhythmus bleibend hinauf. Bergab überzeugt einmal mehr das Dämpfungsverhalten der Reifen sowie die zuverlässig Unebenheiten wegschluckende Sattelstütze und Federgabel. Bissig und gut verzögernd zupackend: die Scheibenbremsen mit 180-mm-Discs. Die Spritzschützer könnten etwas breiter und robuster sein. Die Lichtanlage punktet wiederum durch gute Ausleuchtung im Dunkeln. Von Flatterneigung bei Maximalbeladung keine Spur.

**FAZIT**

Diamants Beryll 160 ist ein wartungsarmes City-E-Bike mit erstklassigen Komfortelementen. Der Motor punktet mit Top-Mix aus Kraft und natürlichem Fahrgefühl.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●● |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●● |
| Design | ●●●●● |

⊕ Wartungsarmes Antriebskonzept, Rahmenverarbeitung, Komfort, maximales Systemgewicht, Top-Mix aus edel und robust

⊖ Gewicht, Spritzschützer könnten etwas stabiler sein

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note **1,5 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Zentraler Einschalter mit praktischer USB-C-Ladebuchse.

Wartungsarm: Enviolo mit Riemen.

| PREIS | 4299 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 29,9 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 140 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 47, 52, 56*, 60 cm; Tiefeinst.: 43, 47, 52, 56 cm |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Suntour Mobie25 Air, 75 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr., Shimano MT-410, 180/180 mm |
| Spritzschützer | Aluminium |
| Sattelstütze | gefedert, 40 mm Hub |
| Sattel | Selle Italia Max S5 Superflow |
| Schaltung | stufenlose Nabenschaltung, Enviolo Trekking |
| Lichtanlage | v: Lezyne E115 / h: Herrmans H-Cargo |
| Bereifung | Maxxis Metropass, 28“, 50mm |
| Sonstiges | Gepäckträger mit Federklappe, Carbonriemen, gleichschließendes Rahmenschloss, USB-Ladeport |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Shimano EP600, 85 Nm, Display: Shimano SC-E5003 |
| Akkukapazität | 720 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour — Reise

BESV CT 1.1 LS

# Das Beste aus zwei Welten

BESV steht für Beautiful, Eco-Friendly, Smart und Vision, also für schöne, umweltfreundliche, vernetzte und zukunftweisende E-Bikes. Das taiwanische Unternehmen mit Europasitz in den Niederlanden hat mit dem CT 1.1 LS ein Stadtrad vorgestellt, das problemlos auch im Trekking-Segment wildern kann. Wegen des wartungsarmen Setups aber positioniert BESV das Bike als Alltags- und Pendlerrad. Nun sind hier die Übergänge ohnehin fließend, darum passt die Einordnung bestens. Denn das CT 1.1 LS vereint das Beste beider Welten: Langstreckentaugliche Geometrie und Komponenten, wartungsarmer Antrieb, kraftvoller Motor und ordentliche Sicherheitsausstattung machen das Rad rundum gelungen. Die Sitzposition ist ausgewogen zwischen sportlich und komfortabel-aufrecht, Ergogriffe am leicht gekröpften Lenker beugen Einschlafen der Hände vor, auch der Sattel ist voll tourentauglich. Die ordentliche Federgabel, eine gefederte Sattelstütze und voluminöse Reifen sorgen für Dämpfung auch auf ruppigerem Untergrund. Die helle Lichtanlage und der variable Gepäckträger runden das Gesamtbild ab.

## Motor „singt“ hörbar

Shimanos EP600-Motor macht in Kombination mit dem stufenlosen Enviolo-Trekking-Getriebe richtig Laune. Die Bandbreite der Schaltung liegt bei 380 Prozent, BESV entscheidet sich für 44 Zähne an der vorderen, 22 Zähne an der hinteren Riemenscheibe. So ergibt sich eine Entfaltung von 2,21 bis 8,42 Metern. Das kann mit vielen Kettenschaltungen mithalten und macht das Rad fit für moderate Berge. Der kräftige Shimano-Motor tut hier sein Übriges. Er entfaltet seine Kraft angenehm gleichmäßig. Allerdings „singt“ er auch deutlich hörbar. Dank Riemen braucht der Antrieb fast keine Wartung. Mit fast stoischer Ruhe läuft das Rad geradeaus, lässt sich trotzdem sehr präzise um Hindernisse zirkeln.

**FAZIT**

Das BESV CT 1.1 LS ist ein tolles Pendler- und Alltagsrad für alle, die am Wochenende auch mal längere Genusstouren fahren wollen

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●◐ |

\+ Wartungsarmer, kultivierter Antrieb, Laufruhe, Rahmenschloss für kurze Stopps, USB-C-Ladebuchse

\− Tief angebrachte Ladebuchse

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note
**1,7 Gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Alles perfekt im Blick auf dem großen Bafang C18-Farbdisplay.

Die Ladebuchse mit Gummikappe ist in perfekter Höhe angebracht.

| PREIS | 4299 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 31,2 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 161 kg |
| Rahmenarten & Größen | Tiefeinst.: 48 (M), 54 (L)*, 60 (XL) cm |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | RST Volant T TYPE, 60 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremsen, Shimano MT 200, 160/160 mm |
| Spritzschützer | Aluminium, Qwic Design |
| Sattelstütze | Federsattelstütze |
| Sattel | Selle Bassano |
| Schaltung | Nabenschaltung, Shimano Nexus-7, 7Gänge |
| Lichtanlage | v: Busch & Müller Lumotec Dopp , 35 Lux / h: Axa Juno-E6-12V |
| Bereifung | Schwalbe Big Ben, 28“, 50 mm |
| Sonstiges | Gates-Riemen, Gepäckträger (27 kg), optional: GPS, Ladestation |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Bafang M420, 80 Nm, Display: Bafang C18 (farbig) |
| Akkukapazität | 522 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

QWIC Mira Tour

# Lifestyliger Allrounder

Sein Mira Tour preist Qwic als ideales Lifestyle-E-Bike an, das neben Komfort für die Stadt auch reichlich Trekking-Potenzial in sich trägt. Das Rahmendesign der Niederländer ist edel-elegant, die Kanten weich, die Kabelführung sauber vom Cockpit ins Steuerrohr geleitet. Auf hohe Dämpfungsqualitäten ausgelegt, ist neben 60-mm-Federgabel und großvolumigen Pneus auch eine Federsattelstütze verbaut. Weiter wird antriebsseitig auf eine wartungsarme Kombi aus 7-Gang-Nabenschaltung und Gates-Riemen gesetzt. Mit 80 Newtonmeter ist das verbaute Bafang-Aggregat sehr drehmomentstark, das bewusst exponiert vom Tiefeinsteigerrahmen unten mittig sitzt. Der vollständig von Qwic entwickelte Akku sitzt einfach entnehmbar und formschön ins Gesamtbild integriert auf dem Unterrohr. Dank MIK HD Gepäckträgersystem können verschiedene Accessoires per Klick mühelos montiert und abgenommen werden.

## Laufruhig und wartungsarm

Überlegen aufrecht sitzend zieht das Mira Tour zügig los, mit 31 kg Gesamtgewicht steuert es sich spurtreu und mit hoher Laufruhe. Das Cockpit, bestehend aus zum Fahrer hin gekröpftem Lenker sowie Ergogriffen, lässt sich perfekt an die gewünschte Höhe anpassen. Der hoch angebrachte Scheinwerfer leuchtet den Radweg im Dunkeln sehr gut aus, während die Scheibenbremsen bei abrupten Bremsmanövern bissig-verlässlich zupacken. Bafangs mit einem Drucksensor ausgestatteter M420 schiebt kraftvoll-kultiviert an – und erweist sich bei Anstiegen, wenn auch hörbar, durchaus als kletterfreudig. Robuste Alu-Spritzschützer, Kettenschutz, Rahmenschloss und der geschmeidig laufende Carbonriemen holen Maximalpunktzahl bei der Alltagstauglichkeit. Wem der 522-Wh-Akku zu klein ist, der rüstet für große Tagestouren auf 756 Wh auf – und erfreut sich an einem sehr gelungenen City-Trekking-Mix.

**FAZIT**

Fahrperformance, Antriebskonzept, Vielseitigkeit – das Qwic Mira Tour überzeugt mit erstklassigem Komponenten-Mix und reichlich Komfort in der Stadt sowie auf Tagestour.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●● |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●● |
| Design | ●●●●◐ |

⊕ Design, Antriebskraft, Komfortelemente, zulässiges Gesamtgewicht

⊖ Hohes Gewicht, Sattel für Tagestouren zu weich

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note **1,6 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Gleichschließend: Rahmenschloss sowie Batterie-Verriegelung.

Kompakt und geräuscharm: Boschs Leichtmotor Performance SX.

| PREIS | 4527 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 31,2 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 140 kg |
| Rahmenarten & Größen | Tiefeinst.: 45. 48, 53, 58*, 63 cm |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | RST Volant TNL-F, 80 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremse, Shimano Disc MT200, 180/160 mm |
| Spritzschützer | Kunststoff |
| Sattelstütze | Parallelogramm, SR Suntour NCX, 27,2 mm |
| Sattel | Selle Royal Loire |
| Schaltung | Nabenschaltung, Shimano Nexus, 5 Gänge |
| Lichtanlage | v: Busch & Müller IQ-X, 150 Lux / h: Herrmans Nordic Trace Plus |
| Bereifung | Schwalbe Energizer Plus, 28“, 50 mm |
| Sonstiges | Gates-Riemen, Gepäckträger (27 kg) + Frontkorb (10); Rahmenschl. |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, Bosch Perf. Line SX, 55 Nm, Display: Bosch Intuvia 100 |
| Akkukapazität | 400 Wh |
| Reichweite | > 70 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

VELO DE VILLE CEB 590

# Stilvoller Individualist

Ausgelegt auf eine kundenindividuelle Produktion, können Käufer bei Velo de Ville ihre E-Bikes bis in kleinste Details (online) selbst konfigurieren. So auch das CEB 590, dessen edel wirkender, pulverbeschichteter Aluminium-Rahmen für 2024 komplett überarbeitet optisch schlanker in 33(!) möglichen Farben daherkommt. Ebenfalls neu: Boschs SX-Motor, dessen Kompaktbauweise zum einen und den ebenfalls schmaler ausfallenden 400-Wh-Akku im Unterrohr zum anderen dem Chassis zusätzliche Filigranität verleihen. Dank Frontgepäckträger (bis 10 kg) sowie modularem Gepäckträger (bis 27 kg) bietet das CEB 590 reichlich Transportpotential – obgleich der Fokus mindestens genauso stark auf Komfort und Wartungsfreiheit gelegt wurde. Indizien dafür: Parallelogrammsattelstütze, Federgabel mit großzügigem 80-mm-Hub sowie Nexus 5-Gang-Nabenschaltung mit Riemenantrieb.

## SX überzeugt im Flachen

Dank kurzem Rahmen fällt die Sitzposition gemütlich-aufrecht aus. Der stark gekröpfte Lenker liegt gut in der Hand. Auf dem mittig platzierten Intuvia 100-Display sind die Fahrdaten perfekt im Sichtbereich. Das Anfahren: sehr sanft und harmonisch bei quasi nicht vorhandener Motorenakustik. Bei maximaler Tretunterstützung von 340 % pedaliert es sich im Flachen zügig durch die Stadt. Bergauf macht das Radgewicht von 31,2 kg dem Leichtmotor spürbar zu schaffen. Ergo: Auch in der höchsten von vier Unterstützungsstufen wird reichlich Eigenleistung abverlangt. Bergab macht sich die für einen Tiefeinsteiger beachtliche Rahmensteifigkeit am meisten bemerkbar, was eine sicher-agile Fahrweise begünstigt. Ebenso top: die Bremsleistung der hydraulischen MT200. Während das Vorderlicht sehr breit und hell ausleuchtet, punktet das Rücklicht (auch) mit stilvoller Gepäckträger-Integration.

**FAZIT**

Filigran, komfortorientiert, packfreudig: Velo de Villes CEB 590 basiert mit durchdachter Ausstattung auf einem überzeugenden City-E-Bike-Konzept.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●● |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●● |

⊕ Komfort, riesige Farbpalette, effizienter & lautloser SX-Motor, Design, Lichtanlage, Transportmöglichkeiten

⊖ Griffe etwas hart, Schutzbleche etwas zu schmal

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note **1,6 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Kräftig, leise, effizient: der Specialized 2.2-Mittelmotor.

Übersichtlich und komfortabel: das Cockpit mit Farbdisplay.

| PREIS | 4800 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 28,94 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 160,4 kg |
| Rahmenarten & Größen | Tiefeinst.: S, M*, L |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | RockShox Recon Silver RL, 80 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr., SRAM G2 RS, 180/180 mm |
| Spritzschützer | Aluminium, Specialized Drytech, 65 mm |
| Sattelstütze | gefedert, Aluminium |
| Sattel | Body Geometry Comfort Gel |
| Schaltung | stufenlose Nabenschaltung, Enviolo Automatiq Pro |
| Lichtanlage | v: Lezyne Ebike Power E115, 115 Lux / h: Spanninga Commuter Glow XE |
| Bereifung | Pathfinder Sport Reflect, 27,5“, 58 mm |
| Sonstiges | Gates-Riemen; Gepäckträger (27 kg); Griffe: Ergon GP10; Axa-Rahmenschl. |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, Specialized 2.2, 90 Nm, Display: MasterMind TCD |
| Akkukapazität | 710 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour — Reise

Elektro Rad EMPFEHLUNG SEHR GUT 1/2024

SPECIALIZED Como IGH 5.0

# Edle High-Tech-Schönheit

Specialized hat sein Como für 2024 in puncto Komfort noch weiter entwickelt und bietet mit schön gezeichnetem, sauber verarbeitetem Alu-Rahmen in Brillantlackierung eine optische Augenweide. Tiefer Durchstieg, feinfühlige Federgabel und gefederte Sattelstütze stehen für Gemütlichkeit. Stark: der sanft-harmonische, von den US-Amerikanern selbst entwickelte, 2.2-Motor mit seiner Drehmomentfreude für flüsterleisen Antriebsschwung. Die Akku-Kapazität des IGH 5.0 fällt mit 710 Wh sehr üppig aus und öffnet Tagestourenhorizonte. Die auf eigener, vorab eingestellter Trittfrequenz basierende automatische wie stufenlose Enviolo-Getriebeschaltung unterstreicht den Sorglosansatz – das Turbo System Lock mit Motorsperre und Bewegungssensor den hohen Diebstahlschutz. Ebenso hochwertig: die Vollausstattung um Aluminium-Spritzschützer, Lezyne-Frontleuchte, Bremslichtfunktion sowie Gepäckträger mit 27 kg Traglast.

## Fahrkomfort & Automatik

Der Specialized-V-Lenker liegt mit Ergo-Griffen perfekt in der Hand. Die Bedienungselemente im Cockpit sind mit Bremshebeln sowie Plus-Minus-Tasten für die Motoransteuerung auf ein Minimum reduziert. Entsprechend entspannt rollt es sich auf feinprofilierten Breitreifen davon. Lässige Lenkerführung und erstklassige Laufruhe liefern Souveränität und Fahrspaß. Auch Anstiege meistert der individualisierbare Motor beeindruckend schubstark und gleichmäßig in perfekter Teamarbeit mit der Enviolo. Für die Kraftübertragung ist ein wartungsarmer Gates-Carbonriemen zuständig. Genial für den Stadtverkehr: Der Sensor des integrierten Garmin Radars warnt mit visuellen und akustischen Signalen, wenn sich Verkehrsteilnehmer von hinten nähern. Mit der perfekt verzögernden, vorne mit vier Kolben ausgestatteten, G2 RS-Bremsanlage von Sram unterstreicht Specialized seinen hohen Sicherheitsansatz weiter.

**FAZIT**

Komfort, Motorpower und smarte Features: das Specialized Como IGH 5.0 bietet mit rundum erstklassiger Ausstattung großen und sicheren Fahrspaß – auch auf Tour.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●● |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●● |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●● |

⊕ Motorleistung & Individualisierbarkeit, Dämpfungspotentiale, Schaltungskomfort, Diebstahlschutz

⊖ Tragefähigkeit, Akku-Ausbau etwas umständlich, Kabelunruhe vor Cockpit

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note 1,5 Sehr gut

*Fotos: Gideon Heede*

Trägt zum Fahrgenuss bei: der zum Fahrer hin gebogene Lenker.

Stark genug, kultiviert & effizient: Boschs Performance Line.

| PREIS | 4899 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 28,76 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 130 kg |
| Rahmenarten & Größen | Tiefeinst.: XS, S, M, L*, XL |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Koga Alloy Feathershock 2.0, 30 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr., Shimano MT410, 180/160 mm |
| Spritzschützer | Aluminium, Curana Apollo |
| Sattelstütze | gefedert, Koga Alloy Shock |
| Sattel | Selle Royal Nuvola Skingel |
| Schaltung | stufenlose Nabenschaltung, Enviolo Trekking |
| Lichtanlage | v: Koga Light Design E-Bike Premium, 70 Lux / h: Koga Light Design E-Bike |
| Bereifung | Continental Contact, 28“, 47 mm |
| Sonstiges | Gates-Riemen; Gepäckträger (25 kg); verst. Vorbau; Rahmenschloss |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line Smart System, 75 Nm, Display: Bosch Kiox 300 |
| Akkukapazität | 625 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour — Reise

KOGA Evia Pro

# Elegantes Stadtgefährt

Koga preist sein Evia Pro als luxuriöses wie komfortables E-Bike an. Und ja: Mit seinem elegant-mattschwarzen sowie super glatten Alu-Chassis zieht es sofort unsere volle Aufmerksamkeit auf sich. Die Eleganz setzt sich bei der Starrgabel fort, die eine unscheinbare 30-mm-Federung bereit hält. Weiter setzen die Niederländer auf vollständige Zugintegration unmittelbar vom Lenker in den Vorbau verlaufend. Im Kurbelbereich verschmelzen Rahmen und Bosch-Motor regelrecht ineinander. Auch der im Unterrohr sitzende üppige 625-Wh-Akku schmiegt sich formschön ins Gesamtbild ein. Enviolos stufenlose Trekking-Nabenschaltung wird per Drehgriff angesteuert und steht für ein hohes Maß an Komfort und Wartungsarmut. Die Kraftübertragung erfolgt via Gates-Carbonriemen, der ebenso wenig Pflege bedarf. Weitere hochwertige Ausstattungsmerkmale: Kogas hauseigene 70-Lux-Frontleuchte sowie ein gut geschütztes Rücklicht.

## Kultiviert und laufruhig

Schnell stellt sich das typische Hollandrad-Fahrgefühl ein: Aufrechte Sitzposition, Federsattelstütze und gut dämpfende Reifen ermöglichen ein unbeschwertes Dahinrollen. Angenehm lässt sich das Evia Pro durch enge Gassen manövrieren, ohne nervös zu wirken. Für Sicherheit sorgen standfeste Shimano-Scheibenbremsen sowie die von hoher Laufruhe geprägte Spurtreue. Recht geräuscharm schiebt der Performance Line an – zwischen den Modi wird per Bedienpanel gewechselt und bis 340 Prozent zur eigenen Tretleistung zugeführt. 380 Prozent beträgt das Übersetzungsverhältnis der Enviolo-Schaltung, was für moderate Steigungen ausreicht. Die Akkukapazität lädt zu Tagestouren ein, bei denen man sich über eine Gepäckträger-Zuladung bis 25 kg erfreut. Bei Regen erwiesen sich die Alu-Spritzschützer als etwas zu schmal, Pluspunkte heimsen Features wie Rahmenschloss oder Luftpumpe ein.

**FAZIT**

Elegant, komfortabel und souverän: Kogas durchdacht ausgestattetes Evia Pro überzeugt mit Top-Fahrperformance und harmonischem Antrieb.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●● |

⊕ Harmonischer Motor, Schaltung, Rahmenverarbeitung, Federsattelstütze, Steuerrohrbeleuchtung

⊖ Etwas zu schmale Schutzbleche, Griffe kantig und uneben zum Drehgriff

| Preis-Leistung | ●●●●○ |
|---|---|

Note 1,6 Sehr gut

*Fotos: Gideon Heede*

Diskret: Leise surrt der Gates-Zahnriemenantrieb am Utilyon.

Elegant ins Rad integriert: der stylische MIK-Gepäckträger.

| PREIS | 4999 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 29,15 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 180 kg |
| Rahmenarten & Größen | Tiefeinst.: 48, 52*, 56 cm |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Aluminium, Unicrown |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr., Tektro HD-T390, 203/180 mm |
| Spritzschützer | Curana Apollo |
| Sattelstütze | Ergotec Patent Hook Evolution |
| Sattel | Selle Royal Orbis |
| Schaltung | Shimano Nexus 5 (mit Rücktritt), 5-Gang |
| Lichtanlage | Contec D-Lux 120E+, 120 Lux /Contec TL335 E-Stop |
| Bereifung | Continental Contact Urban, 28“, 60 mm |
| Sonstiges | Gates-CDX-Zahnriemen |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line Smart System, 75 Nm, Display: Kiox 300 |
| Akkukapazität | 625 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Stadt — Tour

VICTORIA Utilyon 1

# Genusstourer

Viel Fahrkomfort auf Asphalt wie in natürlichem Terrain – leichte Feldwege, feiner Schotter – sollen Fahrer:innen im Sattel des Utilyon 1 erleben. Dazu rollt das 28“-City-/Trekkingbike auf den fetten, gut stoßdämpfenden 60-mm-Conti-Pneus Contact Urban. Für beste Wartungsarmut setzt Victoria auf Gates' Riemenantrieb und Shimanos Nexus-5-Gangschaltung, verzichtet auf eine Federgabel und verbaut eine Alu-Starrgabel. Deren massive Bauweise soll bei hoher Zuladung hohe Verdrehsteifigkeit erzeugen, so präzises Lenken fördern. Komfortabel zum Laden nach oben aus dem Unterrohr lässt sich der 625-Wh-Akku von Bosch entnehmen, der den Bosch CX-Motor speist, der mit 75 Nm Maximaldrehmoment aufwartet. Recht große Batterie, extra robuste Bauweise und wertiges Zubehör wie der stylische Systemgepäckträger spiegeln sich im Gewicht wider – mit 29 Kilo ist das Utilyon 1 nicht eben leicht.

## Entspannt und doch flott

Sehr entspannt sitzt man auf dem Utilyon 1. Und beschleunigt es – angesichts seines Gewichts überraschend – per drehfreudigem Bosch-Antrieb flink. Im Flachen reicht dazu der Eco-Modus aus; in easy Anstiegen geht bereits im zweiten Modus, Tour+, und erst recht im druckvollen Auto-Modus die Post ab. Das Zusammenspiel mit Shimanos 5-Gang-Nabenschaltung und dem Gates-Riemen ist gelungen, kreiert geschmeidigen, ziemlich leisen Vortrieb. Ebenfalls gut, zudem anfängerfreundlich: das leichtgängige Schalten per Drehgriff aus dem Handgelenk. Dank des starken Motors sind, bei etwas mehr Eigenkraft, trotz geringerer Übersetzungsbandbreite der Schaltung selbst steilere Anstiege möglich. Flott bergab beherrscht das Rad ebenso: Es liegt sicher; die XXL-Pneus dämpfen gekonnt Stöße. Die Bremsen dürften noch bissiger sein. Nervig: das leichte Klappern der Akkuabdeckung auf Kopfsteinpflaster.

**FAZIT**

Viel Elan, Fahrkomfort und starker Motorschub charakterisieren das für City- wie leichten Tourenbetrieb prima geeignete Utilyon. Das hohe Gewicht erschwert das Handling.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●○ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●○ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●○ |
| Wartungsaufwand | ●●●●○ |

⊕ Attraktiv auch für schwere Fahrer/bei hoher Zuladung (180 Kilo Systemgewicht mgl.), wertvolle Reifenfederung

⊖ Leicht klackernder Akkudeckel, hohes Gewicht vs. steile Kellerstiegen

| Preis-Leistung | ●●●◐○ |
|---|---|

Note 1,6 Sehr gut

*Fotos: Gideon Heede*

Der Sensor des integrierten Garmin Radars warnt vor Verkehr.

Das Master Mind TCD zeigt u. a. Speed und Trittfrequenz an.

Elektro Rad EMPFEHLUNG 2/2024

| PREIS | 5200 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 27,43 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 163,43 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 40 cm (S), 45 cm (M), 46 cm (L)*, 50 cm (XL) |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Rockshox Recon Silver RL, 80 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremse, Sram G2 RS, 180/180 mm |
| Spritzschützer | Aluminium, Specialized Drytech, 65 mm |
| Sattelstütze | Alu, gefedert, 40 mm |
| Sattel | Specialized Bridge Sport |
| Schaltung | autom. Nabenschaltung, Enviolo, stufenlos |
| Lichtanlage | v: Lezyne Ebike Power E115, 115 Lux / h: Spanninga Comm. Glow XE |
| Bereifung | Pathfinder Sport Reflect, 27,5“, 58 mm |
| Sonstiges | Gates-Riemen; MIK-Gepäckträger (27 kg), integrierter Garmin Radar |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Specialized 2.2, 90 Nm, Display: Master Mind TCD |
| Akkukapazität | 710 Wh |
| Reichweite | > 90 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Stadt — Tour

SPECIALIZED Turbo Vado 5.0 IGH

# Automatischer Alleskönner

Den Fokus auf Vielseitigkeit gesetzt, sollen sich die Fahreigenschaften des Specialized Turbo Vado 5.0 IGH auf allerhöchster Komfortebene bewegen. Angefangen vom edel und dynamisch anmutenden Aluminium-Chassis, bei dem das parallel zu den Sitzstreben verlaufende Oberrohr nach hinten abflacht und damit die genussvoll-sportliche Geometrie maßgeblich prägt, beugen Rockshox-Federgabel (80 mm) und Federsattelstütze vor unliebsamen Schlägen vor. Das Außergewöhnliche: E-Bike, Motor und Ausstattung sind vom ersten Schritt der Entwicklung an aufeinander abgestimmt, was in eine quasi komplett selbst „mitdenkende“ Antriebseinheit vom hauseigenen drehmomentstarken 2.2.-Motor und automatischer wie stufenloser Enviolo-Nabenschaltung mündet. Smarte Features sind außerdem ein integrierter Garmin Radar, der Fahrzeuge auf 140 Meter erkennt und mit visuellen, akustischen oder haptischen Signalen vor ihnen warnt.

## Smart und komfortabel

Einfacher Aufstieg, bequemer Sattel, gut in der Hand liegender Lenker: vom Start weg genießen wir hohen Cockpit-Komfort und die Zugstärke des Speci-Motors. 90 Newtonmeter sind eine Ansage und Einladung, auch vor Steilstücken nicht zurückzuschrecken. Der Fahrfluss ist einzigartig, weil Enviolos Automatiq Pro maximal unscheinbar schaltet und sich sehr zielgenau auf wechselndes Tempo und Topografie anpasst. Einzig vorab einzustellen: die gewünschte Tretfrequenz, die auch während der Fahrt per 3-Knopf-Panel angepasst werden kann. Ebenfalls genial: Das auf die Pedalierleistung reagierende interne Steuergerät, wonach auch die Unterstützung automatisiert erfolgt und ein sehr natürliches Fahrgefühl erzeugt. Breite und satt aufliegende Feinstollen-Pneus spenden viel Kurvensicherheit und begünstigen zügiges Vorankommen auf Asphalt. Bestnoten bei gezielter Verzögerung heimst Srams G2 RS-Bremsanlage ein.

**FAZIT**

Motor, Schaltung, Sicherheits-Features: Specialized setzt mit dem Turbo Vado 5.0 IGH ein Ausrufezeichen in puncto Automatisierung, die Top-Fahreigenschaften und XXL-Komfort erzeugt.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●● |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●● |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●● |

\+ Autom. Antrieb, natürliche Fahreigenschaften, Zuladung, Sicherheits-Features

− Akkuentnahme nach unten

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note **1,3 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

AB 5000 €

CITY/URBAN

Smarte Steuerzentrale: die LED Remote in ergonomischer L-Form.

Stilvoll & kompakt integriert: Boschs kraftvoller CX-Motor.

SCHINDELHAUER Hannah

# Vielseitiger Alltagscruiser

| PREIS | 6195 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 24,2 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 155 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 48, 53 (Heinrich) cm; Trapez: 45, 49* cm |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | starr, Aluminium |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremse, Shimano Alfine S7000, 160/160 mm |
| Spritzschützer | Aluminium, 60 mm |
| Sattelstütze | Schindelhauer |
| Sattel | Brooks B17 S Lady |
| Schaltung | Nabenschaltung, Enviolo Automatiq (eShift), stufenlos |
| Lichtanlage | v: Supernova Mini 2, 100 Lux / h: Supernova E3 Tail Light |
| Bereifung | Schwalbe G-One Speed, 27,5“, 50 mm |
| Sonstiges | Riemenantrieb, Gepäckträger (25 kg); Ergo-Ledergriffe; optional: rahmenfester Front-Träger |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line CX, 85 Nm, Display: Bosch Kiox |
| Akkukapazität | 500 Wh |
| Reichweite | > 65 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour — Reise

Mit dem Red Dot Design Award 2023 ausgezeichnet, hat Schindelhauer den Retro-Look seiner Hannah weiter verfeinert und rüstet sein selbsternanntes Multitalent mit Boschs CX-Motor nun noch zielgerichteter (auch) auf steigungsreiche Touren aus. Mit klassischem Design aus robust-kantigem Alu-Rahmen in Perlblau sowie Lenker, Kurbel, Sattelstütze und Laufrädern in Metallic entsteht ein ästhetisch-stilvolles E-Bike, das mit starrer Gabel agile Fahrgene vermuten lässt. Bei dem Komfort aber nicht zu kurz kommt, wie ein Blick auf die verbaute Schaltung bestätigt: Enviolos per Drehgriff angesteuerte Getriebenabe schaltet nach vorab hinterlegter bevorzugter Trittfrequenz nämlich automatisch in die passende Übersetzung. Da die Bedieneinheit für manuelles Schalten per Funk läuft, ist das Cockpit kabelreduziert und sehr aufgeräumt – auch weil die wenigen Züge vom Cockpit direkt ins Steuerrohr verlaufen.

## Schaltautomatik und Bosch-CX-Power

Aufrechte Sitzhaltung sorgt für gute Rundumsicht, während der CX erwartungsgemäß mit hoher Drehmoment-Freude kräftig anschiebt. Sämtliche Fahrdaten werden perfekt ablesbar auf dem lenkermittig platzierten Display angezeigt – via LED Remote läuft der U-Stufenwechsel intuitiv. Hohe Rahmensteifigkeit und minimal profilierte 50-mm-Pneus machen Lenkverhalten und Fahrweise enorm direkt, während Hannah fast konstant an der 25 km/h-Schwelle flitzt. Steile Anstiege? Auf Asphalt kein Problem! Im Gegenteil: fast spaßig-spielerisch klettert es sich im Turbo-Modus hinauf. Für die Ebene ist bei 380-Prozent-Entfaltung der Enviolo maximal Stufe 2/4 angesagt, um nicht gelegentlich „ins Leere“ zu treten. Mit Supernova-Lichtanlage und wartungsarmem Gates-Riemen ist das E-Bike hochwertig und auf Langlebigkeit hin ausgestattet. Ebenso Teil eines gelungenen Allround-Konzeptes: Shimanos sicher zupackende Bremsanlage.

**FAZIT**

Schindelhauers Hannah hat gewaltig Power unter der edlen Retro-Motorhaube. Die Automatikschaltung garantiert Sorglosigkeit, die agile Fahrperformance viel Spaß im Urbanen.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●○ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●● |

\+ Automatik-Schaltung, Antriebskraft, Agilität, edle Rahmenverarbeitung, Design

− Kantige Griffe, Reifen mit Asphalt-Präferenz passen nicht zur Motorauswahl

**Preis-Leistung** ●●●●○

Note 1,7 Gut

*Fotos: Gideon Heede*

Leise und kraftvoll: der Neodrives Z20.

Gekröpfter Lenker und Frontgepäckträger.

| PREIS | 7348 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 31,4 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 140 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 50, 55, 60 cm; Trapez: 45, 50*, 55 cm |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Aluminium, starr |
| Bremsen | hydr. 2-Kolben-Scheibenbremse Magura, 180/180 mm |
| Spritzschützer | SKS Edge, Aluminium |
| Sattelstütze | by.schulz G.2 ST, gefedert |
| Sattel | Selle Royal Freccia |
| Schaltung | Getriebeschaltung, Pinion C1.9, 9 Gänge |
| Lichtanlage | Supernova, v: Mini Pro2 (Fernl.) / h: M99 Taillight |
| Bereifung | Schwalbe Marathon E-Plus, 28“, 55 mm |
| Sonstiges | Systemgepäckträger bis 25 kg Zuladung, Frontgepäckträger bis 10 kg, Kindersitz- und Anhänger-Zulassung, Rahmenschloss |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebskonzept | Heckmotor, Neodrives Z20, 40 Nm, Display: Neodrives neoMMI 20c |
| Akkukapazität | 725 Wh |
| Reichweite | > 100 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour — Reise

ELECTROLYTE Zugvogel S10E City

# Reiserad mit Alltagsgenen

Mit dem Zugvogel S10E City verpflanzt Electrolyte ein hochwertiges Tourenrad in den städtischen Alltag. Besser: Die Wolfratshauser trimmen den Zugvogel zu einem alltagstauglichen Pedelec, das seine Trekkinggene keinesfalls eingebüßt hat. So ist das Rad fit für die Berge ebenso wie für Berlin. Für die richtig lange Radreise sprechen komfortorientierte, gut profilierte Reifen, die Parallelogramm-Sattelstütze, der kräftige Neodrives-Motor und die Pinion-Getriebeschaltung mit großer Bandbreite. Auch der Gepäckträger mit zweifacher Taschenstrebe erfreut Radreisende. Für den Alltag ergänzt Electrolyte diese Ausstattung um den Frontgepäckträger mit Spanngummis und einen sehr komfortablen, stark gekröpften Lenker mit Ergon-Griffen. So ergibt sich tatsächlich ein sehr spannender Crossover aus Stadt- und Reiserad.

## Wartungsarm, tourentauglich

Das kräftige Blau des Zugvogels fällt ins Auge. Auch der Gepäckträger vorn ist ein Blickfang. Gleichzeitig weiß das Rad durch seine inneren Werte zu überzeugen. Der Neodrives Z20 ist ein flüsterleiser, kräftiger Hecknabenmotor, der sich vor der Mittelmotor-Konkurrenz erwiesenermaßen nicht zu verstecken braucht. Nur an steilen, langsam gefahrenen Steigungen fällt er etwas ab. In der Ebene mit konstant hoher Geschwindigkeit nahe der Unterstützungsgrenze hingegen ist er im Vorteil. Darum eignet sich der Antrieb – insbesondere gepaart mit der weit gespreizten, wartungsarmen Pinion-Nabe und dem Gates-Riemen – für reisefreudige Radfahrer. Aber auch in der Stadt hat der Heckmotor klare Vorteile: harmonischer Schub und vor allem nahezu kein Laufgeräusch. Für Sicherheit sorgt die kraftvolle, gut dosierbare Magura-Bremsanlage. Kritikpunkt: Die Befestigung des Scheinwerfers unterm Frontkorb ist wackelig. Hier sollte Electrolyte dringend nacharbeiten.

**FAZIT**

Das Electrolyte Zugvogel S10E City bringt Tourenfreude in die (Vor-)Stadt. Damit sind tägliche (weite) Pendlerfahrten ebenso drin wie die große Radreise.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Design | ●●●●◐ |

⊕ Hochwertige Ausstattung, Vielseitigkeit, Rahmenschloss für kurze Stopps

⊖ Befestigung des Frontlichts sehr wackelig

| Preis-Leistung | ●●●●◐ |
|---|---|

Note 1,4 Sehr gut

*Fotos: Gideon Heede*

Kaum Wartungsafwand mit Riemenantrieb und ohne Schaltung.

Der Mivice-Heckmotor ist kräftig und wunderbar leise.

Elektro Rad
PREIS/LEISTUNG
GUT
1/2023

MODELLJAHR 2023

| PREIS | 1599 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 16,95 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 135 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 46, 50, 54*, 58 cm |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Aluminium, starr |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremse, Tektro HD-M285, 160/ 160 mm |
| Spritzschützer | Bike-men SP-45C-700C |
| Sattelstütze | Aluminium, Yushen RSP-AD001 |
| Sattel | K.San YBT-K610 |
| Schaltung | Single-Speed |
| Lichtanlage | v: Shengdi C7 36V / h: Sate-Lite,LR-03K |
| Bereifung | 28“, 38mm |
| Sonstiges | Gepäckträgermontage möglich |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebskonzept | Heckmotor, Mivice M070, 40 Nm, Display: Velofox DM03 |
| Akkukapazität | 252 Wh |
| Reichweite | > 50 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

TENWAYS CGO600

# Leichter Spaßbringer

Tenways ist ein sehr junges Unternehmen. Es wurde 2021 als Start-Up gegründet. Dennoch wirkt das Erstlingswerk CGO600 durchdacht und gut auf die Zielgruppe abgestimmt. Das Rad ist reduziert aufs Wesentliche – Spaß am Radfahren in der Stadt. Da braucht es keine Gangschaltung, die Übersetzung ist für flaches Gelände gut gewählt. Lasten schultern mag das Bike im Lieferzustand nicht. Es gibt aber einen Gepäckträger im Zubehör, der dann üppige 25 kg schultert. Dank Gates-Riemenantrieb und hydraulischer Scheibenbremse fällt der Wartungsaufwand sehr gering aus. Lediglich das Rücklicht muss regelmäßig kontrolliert werden, weil es nur ein Steklicht ist und nicht aus dem Rad-Akku gespeist wird. Eine App zeigt den Ladestand und die verbleibende Reichweite an. Außerdem kann das Programm auf Wunsch Ausfahrten automatisch aufzeichnen.

## Spurtstark

Das CGO600 begeistert vor allem mit seiner Leichtigkeit. Ein Tritt in die Pedale sorgt für spontane und direkte Beschleunigung, egal in welcher Unterstützungsstufe. Auch ohne Motorkraft bereitet das Tenways Freude. Der Heckmotor ist ausreichend kräftig und vor allem wunderbar leise. Die Position auf dem Rad ist sportlich und leicht gestreckt. Der Lenker ist recht tief, dadurch entsteht eine sportive, aber nicht aggressive Sitzhaltung mit etwas Druck auf den Handgelenken. Das Lenkverhalten der Starrgabel ist sehr direkt, das passt gut zum Charakter des Bikes. Die 35 Millimeter breiten Reifen sorgen für ein Minimum an Komfort. Das CGO600 animiert zu kurzen Zwischensprints und Tempofahrten jenseits der Unterstützungsgeschwindigkeit. Dank der guten Schutzbleche sind auch Ausfahrten bei schlechtem Wetter kein Problem. Die Bedieneinheit kann mit einer Pin gesperrt werden.

**FAZIT**

Das Tenways macht Spaß. Es verführt zum schnellen Fahren, schafft aber dank kräftigem und leisem Heckmotor auch stressfreie Fortbewegung. Das Rad begeistert im Alltag.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●○ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●○ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Design | ●●●●◐ |

\+ Gewicht, Fahrspaß, Beschleunigung, Geräuschkulisse, Wartungsaufwand
– Ansteckklicht hinten

**Preis-Leistung** ●●●●●

Note 1,7 Gut

Fotos: Gideon Heede

Elektro Rad
PREIS/LEISTUNG
SEHR GUT
1/2023

Der Motor sitzt unauffällig zwischen Ritzelpaket und Bremsscheibe.

Nach innen verlegte Zugführungen runden das cleane Design ab.

| PREIS | 2649 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 18,03 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 136 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 50, 55*, 60 cm; Trapez: 45, 50, 55 cm |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Aluminium, starr |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremsen, Shimano MT200, 160/160 mm |
| Spritzschützer | Kunststoff, SKS |
| Sattelstütze | Aluminium, Bontrager |
| Sattel | Selle Royal Vivo Moderate |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano Deore, 1x10 Gänge |
| Lichtanlage | v: Herrmans MR40 / h: Herrmans H-Trace Micro |
| Bereifung | Bontrager H2 Comp, 28“, 40 mm |
| Sonstiges | Bontrager Vorbau, Alu-Lenker (11 Grad Krümmung, 660 mm breit), Herrmans Clik Griffe, Optional: Range Extender (250 Wh) |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebskonzept | Hinterradnabenmotor, G2, 40 Nm, Display: Hyena Bluetooth |
| Akkukapazität | 250 Wh |
| Reichweite | >50 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

DIAMANT 365 Deluxe

# Flinkes Leichtgewicht

Diamants Lifestyle-E-Bike ist auf den ersten Blick kaum als ein solches zu erkennen. Schlankes Unterrohr, freiliegendes Rahmendreieck über dem Tretlager und kein Display im Cockpit zu finden. Weiter unterstreicht das erstaunlich leichte Gewicht des 365 Deluxe mit seinem oxidgrün-metallic Aluminium-Chassis das Konzept der Hartmannsdorfer. Kleine 250-Wh-Batterie, leichter G2-Hecknabenmotor und Alu-Starrgabel machen 18 kg trotz Vollausstattung möglich. Und das Bike im Stadtalltag vor allem „tragbar“. Zur klaren Optik trägt ebenfalls bei, dass sämtliche Kabel direkt unter dem Vorbau ins Rahmeninnere verlaufen. Im Heck des schlanken MIK-kompatiblen Gepäckträgers, der bis 25 kg schultert, sitzt ein leuchtstarkes LED-Rücklicht. Lenkermittig nach vorne strahlt Herrmans MR40 Frontlicht. Auch Regen bereitet dank der breiten SKS-Spritzschützer aus Kunststoff sowie stabilem Kettenschutz keine Sorgen.

## Schubstark & agil

In angenehm sportlicher Sitzposition auf dem weichen Sattel Platz genommen, zieht das 365 Deluxe, begünstigt durch die 40 mm schmalen, flach-profilierten Pneus, zügig davon. Der Motor schiebt vibrationsarm und harmonisch an. Seine Geräuschentwicklung: flüsterleise. Über das puristische mit LEDs ausgestattete Bedienpanel am linken Ergo-Griff werden die drei Unterstützungsstufen ausgewählt. In der dritten fährt es sich auch Steigungen flink hinauf. Die 10-Gang-Deore-Schaltung bietet mit großem 46er Ritzel die passende Übersetzung dafür. Über 25 km/h pedaliert es sich widerstandsfrei mit reiner Muskelkraft weiter. Zur sehr agilen Fahrweise trägt die Starrgabel bei, die jeden Lenkbefehl direkt ausführt. Für abrupte Bremsmanöver erweist sich Shimanos hydraulische Scheibenbremse als gut gewählt. Wer auf Touren gehen will: per Range Extender kann die Akkukapazität verdoppelt werden.

**FAZIT**

Das Diamant 365 Deluxe überzeugt mit agilen Fahreigenschaften und harmonischem Heckmotor. Hochwertig vollausgestattet erfüllt das Leichtgewicht die Urbanbike-Ansprüche!

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●○ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●● |
| Design | ●●●●◐ |

⊕ Gewicht, agile Fahreigenschaften, cleane Optik

⊖ Minimaler Punktabzug bei den ergonomischen Komponenten, Akku-Ladebuchse weit unten angebracht

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note
**1,5 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

BIS 3000 €

CITY/URBAN

MODELLJAHR 2023

Das Display zeigt farbig die vier Unterstützungs-Modi an.

BHs 2EXMAG-Mittelmotor sitzt formschön im edlen Alu-Rahmen.

| PREIS | 2899 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 21,1 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 165 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 45, 50*, 55 cm |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Aluminium, starr |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremsen, Shimano MT200, 180/180 mm |
| Spritzschützer | Aluminium, Curana C-Lite |
| Sattelstütze | Aluminium |
| Sattel | Selle Royal Lift |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano Deore, 1x10 Gänge |
| Lichtanlage | v: B&M Dopp 35 Lux / h: B&M Toplight |
| Bereifung | Schwalbe Big Apple, 28“, 50 mm |
| Sonstiges | Racktime Gepäckträger m. 20 kg Traglast und Elastic Straps, Axa-Rahmenschloss |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, BH 2EXMAG, 65 Nm, Display: BH X Display |
| Akkukapazität | 540 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

BH Core Cross

# Sportliche Pendelmaschine

Die im Baskenland beheimatete Radmarke BH baut mit dem Core Cross seine Urbanflotte aus und setzt dabei auf den hauseigenen 2EXMAG-Motor. Bereits in E-MTBs verbaut, schmiegt sich das 2,1 kg leichte Aggregat kompakt in den schlanken Alu-Rahmen, der den reichweitenstarken 540-Wh-Akku unauffällig im Unterrohr beherbergt. Elegante Optik, saubere Verarbeitung, leicht nach vorne ausschwingende Alu-Starrgabel: Das Gesamtbild ist stimmig, die Geometrie ein guter Mix aus Komfort und Sportlichkeit. Geht's auf Langstrecke, bietet ein optionaler Range Extender noch mehr Stromreserven sowie das Cockpit, von dem sämtliche Kabel direkt ins Steuerrohr verlaufen, mit Ergogriffen und breitem Lenker gute Kontrolle und Handgelenksschonung. Spritzschützer, Kettenschutz sowie Gepäckträger unterstreichen das BH-Konzept, schnellen Pendlern das passende Fahrzeug zur Verfügung stellen zu wollen.

## Agil und sprintfreudig

Über das abgeflachte Oberrohr aufgestiegen und auf dem straffen Sattel Platz genommen, schiebt der Motor kräftig an – und bleibt dabei auffallend geräuscharm. Das Fahrgefühl ist in allen vier Unterstützungsstufen natürlich, im Boost-Modus bergauf stellt der 2EXMAG seine sportliche Herkunft eindrucksvoll unter Beweis. Hier bieten 10 Gänge der Deore-Schaltung bis 418 % Spreizung und machen das Core Cross kletterfähig. Für sichere Bremsmanöver bergab sind 180-mm-Discs verbaut. Über 25 km/h fällt das Weitertreten im Flachen ohne Motorwiderstand auffallend leicht aus. Spurtreu und angenehme Dämpfung spendend erweisen sich die Big Apple-Pneus auf Asphalt und Kies. Die Lenkung fällt dabei stets direkt aus, was Fahrmanöver im Engen erleichtert. Während die Rückleuchte breitflächig strahlt, könnte die Frontleuchte etwas heller sein. Urbantypisch puristisch fällt die unscheinbare Bedieneinheit aus.

**FAZIT**

BHs Core Cross ist ein Urbanbike für schnelle Städter, die auf Tagestouren nicht auf Motorpower und Reichweite verzichten wollen. Das Konzept überzeugt auf ganzer Linie!

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●○ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Design | ●●●●● |

\+ Fahrperformance, sportlicher und leiser Motor, zul. Gesamtgewicht, Rücklicht

\– Zu schmale Schutzbleche, Frontleuchte könnte einen Tick heller sein

| | |
|---|---|
| Preis-Leistung | ●●●●◐ |

Note 1,5 Sehr gut

*Fotos: Gideon Heede*

Cleane Optik: Zentrale Bedieneinheit auf dem Oberrohr.

Der Rahmen hat viele Ösen für Zusatzgepäck.

Elektro Rad EMPFEHLUNG SEHR GUT 1/2024

| PREIS | 2999 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 19,71 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 140 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 45,5, 49, 51*, 53 cm |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | starr, Aluminium |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr., Shimano, 160/160 mm |
| Spritzschützer | Stahl |
| Sattelstütze | Promax SP-226 |
| Sattel | Selle Italia S5 Superflow |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano Deore, 10 Gänge |
| Lichtanlage | v: Lezyne Mini E65 / h: Herrmans H-Cargo |
| Bereifung | Maxxis Overdrive 28“, 42 mm |
| Sonstiges | USB-Ladeport, Rage-Extender verfügbar, Gepäckträger bis 25 kg |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebskonzept | Heckmotor, Bafang, 40 Nm, Display: Bafang HMI |
| Akkukapazität | 360 Wh |
| Reichweite | > 50 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

BESV JTR 1.1

# Leicht und vielseitig

BESV, taiwanesischer E-Bike-Bauer mit niederländischem Europa-Sitz, will mit schönen, vernetzten und durchdachten Bikes seinen Teil zur Verkehrswende beitragen. Das JTR 1.1 spricht vor allem Menschen in urbanen Gegenden an, die auf kurzen und mittleren Strecken ihr Auto stehen lassen wollen. Dabei verbindet BESV einige Ansätze geschickt miteinander. Die Optik ist betont minimalistisch: Kein großes Display, stattdessen „nur“ farbige LED auf dem Oberrohr, um Akkustand und Fahrstufe abzulesen, dazu keine Remote am Lenker. Die Unterstützung lässt sich am zentralen Schalter (ebenfalls auf dem Oberrohr) wählen. Fahrdaten und Einstellmöglichkeiten gibt es in der zugehörigen App auf dem Smartphone. Weniger als 20 Kilo Gewicht bedeuten agiles, natürliches Fahrverhalten, außerdem gute Tragbarkeit, um das Rad etwa in den Keller oder auch mal über die Stufen zum Bahnsteig tragen zu können.

## Angenehmer Kompromiss

Die Sitzposition ist gestreckt, gleichzeitig setzt BESV auf einen gekröpften Lenker mit Ergo-Griffen. Das ist ein angenehmer Kompromiss. Der setzt sich im Fahrkomfort fort. Zwar hat das Rad keine Federelemente, trotzdem wirkt es selbst auf weniger ebenem Untergrund nicht ruppig. Das liegt an den zwar schmalen aber trotzdem gut dämpfenden Reifen. Die haben Grip sowohl auf Asphalt als auch auf leichtem Schotter. Der Bafang-Heckmotor schiebt erwartungsgemäß eher im Flachen kraftvoll, weniger in Anstiegen. Im welligen Profil lässt sich mit dem JTR 1.1 angenehm cruisen, auch dank der Entfaltung von 2,61 bis 8,86 Metern der 10-fach-Deore-Kettenschaltung. Die Shimano-Bremsen verzögern wohldosierbar, die Scheiben dürften aber zumindest für schwerere Fahrer oder viel Gepäck eine Nummer größer sein. Toll für schweres Gepäck: insgesamt hohe Zuladung und Belastbarkeit des Gepäckträgers.

**FAZIT**

Das BESV JTR 1.1 ist ein tolles Urbanbike mit überzeugenden Fahrleistungen auf Kurz- und Mittelstrecke.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●◐ |

\+ Gewicht, Fahreigenschaften, Reifen, viele Ösen für Zusatzgepäck, USB-Ladebuchse

\– Fest verbauter Akku, keine Lenker-Remote

**Preis-Leistung** ●●●●○

Note 1,5 **Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Cockpit-Purismus mit „nur“ Bremshebeln und Mini-Display.

Wartungsfreie Kombi: Heckmotor, Singlespeed & Carbonriemen.

| PREIS | 3289 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 17,34 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 140 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 54,5 cm (M), 57 cm (L)* |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | starr, Carbon |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremse, Shimano M315, 160/160 mm |
| Spritzschützer | Kunststoff, SKS M 45 EVO black |
| Sattelstütze | Aluminium |
| Sattel | Öko-Leder mit Sprungfedern |
| Schaltung | Singlespeed |
| Lichtanlage | v: Lumotec IQ-XS, 70 Lux / h: Herrmans |
| Bereifung | Continental Contact Urban, 28“, 40 mm |
| Sonstiges | Gates-Riemen; Gepäckträger: Atran Velo Tour PRO H-Cargo m. 27 kg Traglast, 620 mm Lenker, Ecoleather-Griffe |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Heckmotor, Bafang G120.250.DC15, 45 Nm, Display: Bafang DP E160. CAN |
| Akkukapazität | 360 Wh |
| Reichweite | R200: 90 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Stadt — Tour

BZEN London

# Britische Urban-Eleganz

Zielgerichtet auf urbanen Lifestyle zugeschnitten, stellt Bzen mit dem London ein waschechtes Urbanbike auf die Räder, das als elektrifiziertes erst bei genauerem Hinsehen identifiziert wird. Der mattschwarze, sauber verschweißte und schlank gehaltene Alu-Rahmen beherbergt den fest verbauten 360-Wh-Akku im Unterrohr. Unscheinbar in der Hinterradnabe sitzt Bafangs G120-Heckmotor. Da ohne Gangschaltung als Singlespeed daherkommend, strotzt das Cockpit nur so vor Abgespecktheit – die wenigen Kabel verlaufen geordnet ins Unterrohr. Weiter rundet eine Starrgabel aus Carbon das puristische Design stilvoll ab und trägt seinen Teil zu einem beachtlichen (Leicht-)Gewicht von nur knapp über 17 kg bei. Mit Lichtanlage, Aluminium-Spritzschützern und Gepäckträger (bis 27 kg) haben die Belgier an Essentielles für Pendler gedacht. Ebenfalls top: ein Mittelbauständer und Pedale mit Anti-Rutsch-Oberfläche.

## Leicht, flott und agil

Gekröpfter breiter Lenker, verstellbarer Vorbau, angenehmer Ledersattel mit spürbar dämpfenden Sprungfedern: Bei recht gestreckter Sitzhaltung zieht das London vom Start weg zügig-leichtfüßig davon. Die Effizienz des Bafang-Motors ist spürbar – die Motorpower wird sehr direkt in Vortrieb umgesetzt. So tänzeln wir fast durchgehend an 25 km/h und sind mit fünf gut abgestimmten U-Modi auch für leichte Erhebungen gerüstet. Die geringe Reifenbreite der pannensicheren Conti-Pneus kann auf Kieswegen herausfordernd werden, auch weil hier das Cockpit etwas die Steifigkeit einbüßt und die Lenkkontrolle dadurch herausfordernder wird. Auf Asphalt begeistert das Stadtflitzen, auch dank souveräner Kurvenlage, hingegen enorm. Auch weil Stopps mit der Shimano-Bremse nicht zu unsanft verlaufen – und schnell auffällt, dass bei sparsamem Stromverbrauch mit 360 Wattstunden gut Strecke gemacht werden kann.

**FAZIT**

Elegant, flink & sehr leicht: Bzen gelingt mit dem London ein puristisches Urbanbike mit starken Beschleunigungseigenschaften, einfachem Handling und durchdachter Ausstattung.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●○ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●○ |
| Komfort | ●●●◐○ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●● |

\+ Agiles Fahrverhalten auf Asphalt, effizienter Antrieb, reduziertes Design, Gewicht, mit versch. Antriebsarten erhältlich

\– Akku fest verbaut, Griffe etwas komfortgeizig

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note **1,7 Gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Das Rad kommt mit Riemen und ohne Schaltung.

Der kräftige Motor ist schön integriert.

E:RADDAR erde.2

# Leicht und reduziert

| PREIS | 3299 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 21,5 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 130 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: S/M; L/XL* |

## AUSSTATTUNG

| | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Carbon, starr |
| Bremsen | Tektro HD-E275, 160/ 160 mm |
| Spritzschützer | SKS, Aluminium |
| Sattelstütze | Aluminium |
| Sattel | Selle Royal Model X Superflow Comfort |
| Schaltung | 1-Gang-System mit Riemenantrieb |
| Lichtanlage | Shengdi |
| Bereifung | Schwalbe AL Grounder 27,5“, 59 mm |
| Sonstiges | Kindersitzmontage an der Sattelstütze möglich |

## ANTRIEB

| | |
|---|---|
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, e:Raddar, 60 Nm; Display: e:Raddar |
| Akkukapazität | 360 Wh |
| Reichweite | > 50 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour – Reise

Mit e:Raddar stellt Storck eine eigene Untermarke mit zwei Modellen vor. Das erde.2 soll vor allem Fahrer im urbanen Umfeld begeistern. Dabei legt der Hersteller Wert auf ein geringes Gewicht und wenig Wartungsaufwand. Daher kommt das erde.2 ohne Federgabel und ohne Schaltung aus. Das Vorderrad wird von einer leichten Carbongabel geführt. Die Kraft wird per Riemen ans Hinterrad übertragen, die Übersetzung ist fix. Der Fahrer wird beim Pedalieren von einem Elektromotor mit 60 Nm Drehmoment unterstützt. Der e:Raddar-Motor ist klein und schön im Rahmen integriert. Der Antrieb bietet fünf Unterstützungsstufen, die über eine Schaltwippe am Lenker bedient werden. Neben der Anzeige am Display bietet e:Raddar eine eigene App mit Infos zu den Fahrzeug- und Fahrdaten. Außerdem bietet die Software ein Navigationssystem. Mit Riemenantrieb, ohne Schaltung und ohne Federgabel gibt es kaum Wartungsaufwand am erde.2.

### Sportlich und ergonomisch

Tritt man beim erde.2 in die Pedale, spürt der Fahrer für einen kurzen Moment einen Widerstand, bevor die Unterstützung des Motors mit wenigen Millisekunden Verzögerung einsetzt. Insgesamt ist die Übersetzung des Rades gut gewählt. Kurze Sprints sind ebenso möglich wie schnelle Etappen auch über 25 km/h. Dank des niedrigen Gewichts fährt sich das Rad auch ohne Unterstützung agil, lediglich das Anfahren braucht Kraft. Der Einsatzbereich des erde.2 ist aber klar die Ebene. Kleine Anstiege sind mit Schwung zu bewältigen, für längere oder steilere Steigungen ist die Übersetzung aber zu lang – auch mit E-Unterstützung. Die Sitzposition ist leicht nach vorne geneigt. Der breite Lenker unterstützt das agile Fahrverhalten ebenso wie die starre Gabel. Die Alltagsausstattung überzeugt mit breiten Schutzblechen, Lichtanlage, Ständer und Gepäckträger. Die Reifen überzeugen mit Grip und Komfort.

### FAZIT

Das erde.2 überzeugt als Alltagsrad mit wenig Wartungsaufwand. Das Fahrverhalten ist sportlich direkt, ohne unkomfortabel zu sein. Berge sind allerdings tabu.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●○ |
| Antriebssystem | ●●●●○ |
| Fahreigenschaften | ●●●●○ |
| Komfort | ●●●●○ |
| Sicherheit | ●●●●○ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Design | ●●●●◐ |

⊕ Kaum Wartungsaufwand, Riemenantrieb, kräftiger Motor, geringes Gewicht

⊖ Zu lange Kabel und Züge, Rahmen beim Kabeleingang offen, kleine Knöpfe am Controller

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note **1,6 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Das Bafang-Display ist gleichzeitig Bedieneinheit.

Der Gepäckträger hat eine Kindersitzzulassung.

BZEN Vienna

# Relax in the City

| PREIS | 3389 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 19,6 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 140 kg |
| Rahmenarten & Größen | Tiefeinst.: 45 cm* |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Aluminium, starr |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr. Shimano M315, 160/160 mm |
| Spritzschützer | SKS, Aluminium |
| Sattelstütze | Zoom |
| Sattel | Bzen |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano Alivio, 9 Gänge |
| Lichtanlage | v: B+M IQ-X / h: Herrmans TL |
| Bereifung | Continental Ride City, 28“, 42 mm |
| Sonstiges | Gepäckträger AtranVelo Tour Pro H-Cargo bis 27 kg mit Kindersitzzulassung |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebskonzept | Heckmotor, Bafang, 45 Nm, Display: Bafang |
| Akkukapazität | 360 Wh |
| Reichweite | > 50 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour — Reise

Bzen ist ein belgischer Hersteller, der eigenen Angaben zufolge seine Räder in eigenen Fabriken in Europa herstellt. Spezialisiert hat sich Bzen auf leichte Räder für den Alltag vor allem in städtischer Umgebung. Passend dazu haben die Bikes die Namen bedeutender Metropolen: Amsterdam, Brüssel, London Mailand und eben Wien, englisch Vienna. Das Rad in elegantem Mattweiß wiegt keine 20 Kilogramm, ist trotzdem stark genug, um bis zu 27 Kilo am Gepäckträger zu schultern, Kindersitzzulassung inklusive. Damit ist das leichte E-Bike ein vollwertiger Begleiter für den Alltag. Ein komfortabler noch dazu. Denn die Sitzposition ist herrlich entspannt und aufrecht, das bringt eine gute Verkehrsübersicht. Dank variablem Vorbau lässt sich das Cockpit gut auf den jeweiligen Fahrer einstellen. Der deutlich gekröpfte Lenker liegt gut in der Hand, nur der Sattel ist etwas weich. Auf Kurzstrecke ist das aber kein Problem. Leider passt der Einheitsrahmen nur für Fahrer zwischen 1,50 und 1,75 Metern. Größere Bzen-Freunde müssen auf eine andere „Metropole“ zurückgreifen. Viel Spaß macht die Lichtanlage, sie ist hell und hochwertig.

## Keine Bergziege

Das Vienna fährt agil und wendig, gleichzeitig verwindet der Rahmen selbst bei voller Beladung nicht. Der Bafang-Motor unterstützt in der Ebene und in leichten Anstiegen sehr angenehm und sorgt für ein natürliches Fahrrad-Fahrverhalten. In steilen Anstiegen kommt er aber an seine Grenzen. Auch die Entfaltung der Alivio-9-Gang-Kettenschaltung (2,77 bis 8,05 Meter) ist für den moderaten Einsatz in der Stadt oder leichte Touren über Land ausgelegt. Denn tourentauglich ist das Vienna durchaus. Denn trotz starren Aufbaus ohne Federelemente kommt der Komfort zumindest auf Asphalt nicht zu kurz. Das Fahrverhalten ist sehr angenehm und relaxed.

**FAZIT**

Das Bzen Vienna ist ein herrlich relaxtes Stadtrad, das bestens für den Alltag selbst mit Kindersitz oder Einkaufstaschen gerüstet ist. Und es sieht klasse aus.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●◐ |

\+ Kindersitzzulassung, Lichtanlage, Gewicht, Rahmen

− Weicher Sattel, tief angebrachte Ladebuchse, Einheitsgröße für Fahrer bis maximal 1,75 Meter

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note 1,5 **Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Elektro Rad EMPFEHLUNG SEHR GUT 1/2023

Unterstützungsmodi werden farblich auf der Starttaste angezeigt.

Leise und kompakt: Mahles X35 Heckmotor mit 40 Nm Drehmoment.

BERGAMONT E-Sweep Tour

# Flotter City-Flitzer

| PREIS | 3599 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 17,66 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 130 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 49, 52, 55*, 58, 61 cm |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Aluminium, starr |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremsen, Shimano BR-UR300, 160/ 160 mm |
| Spritzschützer | Aluminium, Curana Apollo |
| Sattelstütze | Aluminium, Syncros |
| Sattel | Syncros Tofino 2,5 |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano Deore, 1x10 Gänge |
| Lichtanlage | v: Litemove HKSE-70 / h: Herrmans H-Trace Mini |
| Bereifung | Schwalbe Spicer Plus, 28“, 40 mm |
| Sonstiges | Optional: Range Extender (208 Wh), Gepäckträger m. 20 kg Traglast |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Hinterradnabenmotor, Mahle X35+, 40 Nm, Display: Mahle iWoc One |
| Akkukapazität | 250 Wh |
| Reichweite | > 50 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour – Reise

Bergamont erweitert seine City-Flotte für 2023 um ein sportliches E-Bike. Das in stilvoll matt-glitzerndem Alu-Chassis daherkommende E-Sweep will mit flachem Cockpit und agiler Starrgabel zügig antretend von der Leine gelassen werden. Erstmals verbauen die Hamburger Mahles X35-Heckmotor, der sich seit Jahren im urban-sportiven Bereich bewährt und unscheinbar in der Hinterradnabe seine Kraft verlustfrei überträgt. Fest verbaut im schmal gehaltenen Unterrohr sitzt die 250-Wh-Batterie – ihre Ladebuchse auf Kurbelhöhe. Außer dem vorderen Bremskabel verlaufen sämtliche Züge vom aufgeräumten Cockpit direkt ins Steuerrohr hinein. Die Vollausstattung, bestehend aus hochwertigen Alu-Spritzschützern, Lichtanlage sowie Gepäckträger, macht das E-Sweep für Ganzjahrespendler und -tourer startklar. Ebenso zahlen Ergo-Griffe und der nicht zu weiche Syncros-Sattel auf diese Einsatzzwecke ein.

## Wendig und antrittsschnell

Gestartet wird der Antrieb über den auf dem Oberrohr sitzenden kompakten Bedienknopf – zwischen drei Unterstützungsstufen wird über zwei Knöpfe am linken Griff gewechselt. Vom Start weg begeistert die direkte Lenkung mit gut in der Hand liegendem Lenker sowie agile Fahrperformance in engen Kurven. Die Schwalbe-Pneus sausen mit flacher Profilierung und 40 mm Breite rasch über Asphalt, währenddessen der Heckmotor im Flachen kräftig und flüsterleise antreibt. Gangwechsel der Deore-Schaltung verlaufen auch bei hohem Tempo mit gleichmäßigem Tritt geschmeidig und direkt – für moderate Steigungen sind zehn Gänge mit 382 Prozent Entfaltung gut gewählt. Bergab packen die Scheibenbremsen bissig zu – auch mit maximaler Gepäckträgerlast keine Spur von Flatterneigung. Mit unter 18 kg ist das E-Sweep außerdem gut „tragbar“ und heimst auch deshalb Bestnoten bei der Alltagstauglichkeit ein.

## FAZIT

Kraftvoll, sportlich, leichtfüßig: Bergamonts E-Sweep bahnt sich mit agiler Fahrperformance seinen Weg durchs Urbane – und lädt mit Vollausstattung auch zu Tagestouren ein.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●○ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●● |
| Design | ●●●●● |

⊕ Antriebssystem, Fahrperformance, direkte Ansteuerung, Gewicht, Gabel-Ösen

⊖ Griffe etwas kantig, Ladebuchse sehr tief angebracht, kein Kettenschutz

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note **1,6** **Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Der Biactron 2.0-Motor mit 56 Nm Drehmoment.

850 Wh stecken im extravaganten Koffer-Akku.

| PREIS | 4499 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 33,1 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 180 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: M, L* |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Klever Fork 29“, 100 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremse, Klever, 203/ 180 mm |
| Spritzschützer | Aluminium |
| Sattelstütze | Aluminium, starr |
| Sattel | Velo mit Griff |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano Deore, 10 Gänge |
| Lichtanlage | v: Herrmans H-Black MR8E / h: Herrmans H-Trace mini |
| Bereifung | Kenda K1216, 27,5“, 57 mm |
| Sonstiges | Akku bis 1200 Wh erhältlich, Snapit-Gepäckträger |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebs-konzept | Heckmotor, Klever Biactron 2.0, 56 Nm, Display: Klever 2.8 |
| Akkukapazität | 850 Wh |
| Reichweite | > 100 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

FAHRVERHALTEN

Laufruhig — Agil

SITZPOSITION

Aufrecht — Sport

EINSATZBEREICH

Tour — Reise

KLEVER N Rogue 25

# Fast wie ein Motorrad

Klever ist die europäische E-Bike-Marke des (E-)Motorroller-Giganten Kymco aus Taiwan. Die Kölner entwickeln mit ihrer Konzernmutter viele Komponenten selbst, darunter Federgabel, Bremsanlage, Motor, Akku und Display. Klever mit Sitz in Köln sieht sich vornehmlich als S-Pedelec-Hersteller, hat aber auch Pedelec-25 im Programm. Darunter das N Rogue 25, der „kleine Bruder“ des N Pinion 45 (siehe Seite 92). Wie das schnelle besticht das klassische Pedelec mit einer satten Straßenlage und souveränen Fahrleistungen, die fast schon an ein Motorrad erinnern. Mit mehr als 33 kg ist es aber auch ähnlich schwer. Die Sitzposition ist leicht sportlich. Am tourig-straffen Sattel erleichtert ein Griff das Rangieren und Umheben, der Lenker liegt gut in der Hand und vermittelt viel Fahrkontrolle. Gepäck kann per Snapit-System am maximal 25 kg schulternden Träger befestigt werden. Apropos Zuladung: Das zulässige Gesamtgewicht von 180 kg ist herausragend.

## Schubrakete

Der Biactron 2.0-Hecknabenmotor ist vor allem ab etwa 10 km/h eine Schubrakete. Aber schon vom Start weg unterstützt er sehr ordentlich. Bauartbedingt mag er die Ebene und flottere Fahrten mehr als langsam gefahrene Steigungen. Unterwegs ist der Motor vibrationsfrei, nahezu geräuschlos und liefert sehr gleichmäßigen Schub. Das macht ihn zu einem sehr passenden Begleiter für Pendlerfahrten über Land und Radreisen. Die hauseigene Bremsanlage ist üppig dimensioniert und lässt sich sehr gut dosieren. Die Stahlfedergabel unterstreicht die satte Straßenlage. Die 10-Gang-Kettenschaltung ist weit gespreizt, sodass schnelle Bergab- wie steile Bergauf-Passagen gleichermaßen gemeistert werden. Für etwas mehr Reichweite sorgt die zuschaltbare Energierückgewinnung. Das Display ist etwas klobig, dafür gut abzulesen.

**FAZIT**

Das Klever N Rogue 25 ist ein Urbanbike für flotte Pendler, die gerne auch auf lange, ausdauernde Touren gehen. Top Preis-Leistungs-Verhältnis.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●● |
| Design | ●●●●◐ |

⊕ Hohe Zuladung, kräftige Bremsen, satte Fahreigenschaften, mehrere Akku-Optionen

⊖ Gewicht

**Preis-Leistung** ●●●●●

Note 1,4 Sehr gut

*Fotos: Gideon Heede*

Enviolo-Nabe und Gates-Riemen passen gut zum Opal Esprit.

Der Taster ändert den Tretwiderstand der Nabe elektrisch.

| PREIS | 4799 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 28,32 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 136 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 50, 55*, 60 cm; Tiefeinst.: 45, 50, 55 cm |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | SR Suntour XCR 32, 60 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr., Shimano MT200, 160/160 mm |
| Spritzschützer | SKS, Kunststoff |
| Sattelstütze | Bontrager Aluminium, starr |
| Sattel | Selle Royal Nuvola |
| Schaltung | Enviolo Automatiq |
| Lichtanlage | v: Herrmans H-Black MR8, 180 Lumen, 60 Lux; h: Spanninga SOLO for e-bike |
| Bereifung | Bontrager E6 Hard-Case Lite, 27,5“, 60 mm |
| Sonstiges | Gates-Riemen, Kindersitzzulassung, |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line CX, 85 Nm, Display: Bosch Intuvia |
| Akkukapazität | 625 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

DIAMANT Opal Esprit

# Schwungvoller Blickfang

Mit dem Opal Esprit gewann Diamant 2021 einen IF Design Award. Seitdem wurde das Rad weiter verbessert. Neu am Bike sind eine Federgabel mit 60 Millimeter Arbeitsweg und die automatische Nabenschaltung von Enviolo. Mit dieser Schaltung und einem Gates-Riemen soll das Opal Esprit besonders wartungsarm sein. Der Rahmen ist sehr gut verarbeitet und die Formensprache wirkt wie aus einem Guss. Die Fahrposition ist eher aufrecht und sorgt für einen guten Überblick im Stadtverkehr. Die ballonartigen Reifen sind ein Blickfang, überzeugen aber mit überraschend viel Grip, auch bei schlechtem Wetter. Außerdem sorgen sie für ein deutliches Plus an Komfort. Gegenüber dem Vorjahresmodell wanderte der Frontscheinwerfer an den Lenker, was die Ausleuchtung erleichtert.

## Entspannt mit Automatik

Das leise Surren eines Elektromotors zeigt an, dass der Schaltbefehl umgesetzt wurde. Der Tretwiderstand der elektrischen Enviolo Automatiq-Schaltung kann auch manuell vom Lenker aus bedient werden. Oder man überlässt der Nabe die Wahl der Übersetzung komplett. Sie reagiert auf Gefälle und schaltet beim Stehenbleiben an der Ampel automatisch herunter. Das funktioniert im Test nach kurzer Eingewöhnung sehr gut. Ohne Gedanken an Schaltmanöver bleibt noch mehr Zeit sich aufs Radfahren zu konzentrieren. Der Bosch CX-Motor schiebt unter allen Bedingungen kräftig an und harmoniert gut mit der Automatik. Die Federgabel sorgt in Verbindung mit den Reifen für einen guten Komfort, selbst auf nicht asphaltierten Wegen. Auch Gepäck trägt das Opal Esprit auf dem Träger, ohne dass die Fahreigenschaften leiden würden. Zusätzliche Streben für Packtaschen fehlen leider, auch die Schutzbleche könnten etwas breiter sein. Dafür gefällt das Licht mit einer guten Ausleuchtung.

**FAZIT**

Das Opal Esprit ist ein schickes Urban-Bike mit vielen Qualitäten. Die Schaltung unterstreicht den Komfort-Anspruch, ohne dass das Bike langweilig wird.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●○ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●● |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●● |
| Design | ●●●●◐ |

⊕ Wartungsarm, komfortabel, kräftiger Motor, komplette Ausstattung

⊖ Keine zweite Ebene am Gepäckträger, etwas schmale Schutzbleche

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note **1,3 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Sehr cleanes Cockpit mit Schaltungs-Drehgriff und Bremshebeln.

Wartungsarm und hochwertig: Pinions Getriebeschaltung C1.6.

DESIKNIO X35 Pinion

# Sportiver Pendelflitzer

| PREIS | 4995 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 16 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 115 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: M (56 cm) , L (58 cm)* cm; Trapez: 53 cm in Comfort-Variante |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Carbon, starr |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremse, Shimano MT201, 160/160 mm |
| Spritzschützer | Aluminium |
| Sattelstütze | Aluminium |
| Sattel | Brooks Cambium C17 |
| Schaltung | Getriebeschaltung, Pinion C1.6, 6 Gänge |
| Lichtanlage | v: Supernova V521s, 100 Lux/h: Supernova E3 Tail Light |
| Bereifung | Schwalbe G-One Allground, 28“, 40 mm |
| Sonstiges | Gates-Carbonriemen; Lenker und Vorbau: Desiknio; Griffe: Ergon Grips GA30; optional: Range Extender mit 208 Wh |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Heckmotor, Mahle X35, 40 Nm, Display: iWoc One |
| Akkukapazität | 250 Wh |
| Reichweite | > 50 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour — Reise

Urbanbikes von Desiknio sind als elektrifizierte erst auf den zweiten Blick zu erkennen. Ein Highlight der Spanier ist das X35 Pinion, was direkt Aufschlüsse über verbaute Schaltung und Motor gibt. So ist im Tretlager das langlebige Pinion C1.6-Getriebe verbaut, über das Muskelkraft via Carbonriemen auf das den X35-Heckmotor von Mahle in der Nabe beherbergende Hinterrad übertragen wird. Ergebnis sind Wartungsarmut, Effizienz und Flexibilität. Letztgenanntes, weil das nur 16 kg wiegende Bike auch fernab von 25 km/h ohne Motorwiderstand gefahren werden kann. Optisch schlank versprüht der hochwertig verarbeitete Alu-Rahmen reichlich Stil, auch weil saubere Kabelintegration und schlankes Unterrohr das dynamisch-puristische Gesamtbild prägen. Apropos: 250 Wh hält die Batterie bereit. Weiter rüsten eine Supernova-Lichtanlage sowie Alu-Spritzschützer für den Ganzjahres-Stadtverkehr.

## Agil, leicht und effizient

Der Brooks-Sattel will eingefahren werden, bevor er sich passgenau an den Fahrer schmiegt. Extrem sportlich über den Lenker gebeugt, punktet das Desiknio dank breitem Lenker mit Top-Kontrolle bei tempohungriger Agilität, die durch 40-mm-Pneus mit feiner Profilierung sowie starrer Carbongabel begünstigt wird. Durchweg an der 25 km/h-Schwelle flitzend werden die U-Modi via farblich umrandeter iWoc One Steuerung auf dem Oberrohr gewechselt. Wird in Stufe 1 noch recht viel Eigenleistung abverlangt, so beschleunigt es sich in Stufe 3 auch leichte Anstiege zügig, flüsterleise und spürbar effizient hinauf. Die Übersetzung der C1.6 fällt mit 295 Prozent ausreichend aus – fühlt sich das in Copper Brown gefärbte Bike ohnehin in flacher Urbanität am wohlsten. Hierfür ideal gewählt: Shimanos hydraulische MT201-Bremsanlage mit 160er Discs, die auch bei Nässe abrupt und sicher abstoppt.

**FAZIT**

Desiknios X35 Pinion ist ein Premium-Urbanbike, das, ausgelegt auf maximale Gewichtsreduzierung und Effizienz, auf flüsterleisen Tempofahrten rasanten Fahrspaß garantiert.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●● |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●● |
| Komfort | ●●●◐○ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●● |

\+ Gewicht, Antriebseffizienz, cleanes Design/Cockpit, Agilität, Wartungsarmut

\– Flat-Pedale bei Nässe etwas rutschig, Pinion-Drehgriff verlangt etwas (mehr) Kraft ab

**Preis-Leistung** ●●●●●

Note 1,5 **Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Bremsschläuche und Kabel sind in den Lenker integriert.

Entfaltung bis 10,7 Meter: die digitale Sram-Schaltung.

| PREIS | 4999 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 14,6 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 130 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: S, M, L*, XL |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Carbon |
| Gabel | Carbon, starr |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr., Magura MCi Cockpit Integration, 160/160 mm |
| Spritzschützer | Aluminium |
| Sattelstütze | Canyon, Carbon |
| Sattel | Canyon Sport |
| Schaltung | Kettenschaltung, Sram Eagle AXS, 12 Gänge |
| Lichtanlage | v: Lightskin UltraMini / h: Supernova TL3 Pro, Brems- und Notfalllicht |
| Bereifung | Schwalbe G-One Allround, 28“, 40 mm |
| Sonstiges | Funk-Schaltung, SP-Connect-Smartphonehalter, Croozer-Adapter für Anhänger |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Fazua Ride 60, 60 Nm, Display: Ride 60 Control Hub |
| Akkukapazität | 430 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

### CANYON Roadlite:ON CF 9 LTD

# Sportlicher Hybrid

Mit dem Roadlite:ON CF 9 LTD schreibt Canyon das spannende Roadlite-Urban-Konzept weiter: Noch leichter, noch sportlicher, noch mehr Spaß, das steht hinter dem Carbon-Roadlite. Wir haben getestet, ob das Rad diesem Anspruch gerecht wird. Da ist zuerst einmal das Gewicht: 14,6 Kilogramm für ein fast vollausgestattetes Rad ist eine Kampfansage. Zwar fehlen Ständer und Gepäckstreben, beides lässt sich nachrüsten. Damit dürfte das Rad um 16 Kilo wiegen. Optisch ist das neueste Roadlite deutlich progressiv. Asymmetrische Rohre, Kanten, die nach unten abgesetzte Sitzstrebe und die Aero-Sattelstütze – all das unterstreicht den sportlich-selbstbewussten Auftritt des Canyon. Die Züge sind komplett im Cockpit integriert, inklusive der Bremsleitungen. Dank Funk-Schaltung gibt es zudem keine Schaltzüge. Top ist die Lichtanlage, vor allem der Rückstrahler mit Brems- und Warnlicht. Der helle Frontscheinwerfer ist in den Lenker teilintegriert.

## Mit und ohne Motor fahren

Die Sitzposition ist sportlich gestreckt mit leichter Überhöhung. Ohne Motor fährt sich das Roadlite wie ein Gravelbike mit Flatbar. Der Rahmen ist recht steif, ebenso die Gabel. Die Schaltung mit einer Entfaltung von 2,05 bis enormen 10,7 Metern ist klar auf hohes Tempo angelegt. Mit dem kleinsten Gang aber lassen sich auch steile Rampen erklimmen, insbesondere mit voller Unterstützung durch den kräftigen und leisen Fazua Ride 60. Das Roadlite ist ein echter Hybrid: Das Fahren macht mit und ohne Motor gleich viel Spaß. Damit spricht es vor allem Alltagsfahrer an, die am Morgen unverschwitzt zur Arbeit fahren, abends sich auf der Heimfahrt auspowern wollen. Bremsen und Reifen sind ebenfalls für diesen Hybrid-Einsatz ausgelegt. Die Fazua-App ersetzt das Display, Akkustand und Unterstützungsstufen zeigen LEDs an der Remote.

**FAZIT**

Das Roadlite:ON CF 9 setzt die Roadlite-Erfolgsgeschichte fort. Das Konzept ist einfach stimmig, die Ausführung sehr hochwertig.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●● |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●◐ |

⊕ Gewicht, Antrieb, Rücklicht, Konnektivität, Integration, Gesamtkonzept

⊖ Keine Gepäckstreben

| Preis-Leistung | ●●●●◐ |
|---|---|

Note **1,5 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

AB 5000 €

CITY/URBAN

Edel: Das Ausfallende mit Carbonscheibe und Motor.

Das Cockpit wirkt sehr aufgeräumt.

SCHINDELHAUER Arthur 9 Gang Pinion

# Edler Hauptstädter

| PREIS | 5395 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 16,3 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 130 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 53, 57*, 61 cm; Trapez: 48, 52, 56 cm |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Aluminium, starr |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremse, Shimano Alfine, 160/160 mm |
| Spritzschützer | Curana, Aluminium |
| Sattelstütze | Lightskin |
| Sattel | Brooks B17 |
| Schaltung | Getriebeschaltung, Pinion C 1.9, 9 Gänge |
| Lichtanlage | v/h: Lightskin, integriert |
| Bereifung | Continental GP Urban Classic, 28“, 35 mm |
| Sonstiges | Carbon-Riemen, geschmiedete Getriebeaufnahme, geschmiedetes Ausfallende, Range Extender optional |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Heckmotor, Mahle M1, 40 Nm, Display: Mahle Remote, App |
| Akkukapazität | 250 Wh |
| Reichweite | > 50 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour – Reise

Schindelhauer ist der weltweit erste Fahrradhersteller, der ausschließlich Räder mit Riemenantrieb entwickelt. Wartungsarmut und Langlebigkeit stehen im Fokus – aber eben nicht nur. Denn ein weiteres Ziel ist Stil, die Verbindung höchster technischer Innovation mit ansprechendem Design. Wie das in Schindelhauers Augen aussieht, zeigt Arthur. Das Rad ist von schlichter, schnörkelloser Eleganz im klassischen Fahrrad-Stil. Wie detailliert Schindelhauer arbeitet, zeigen das Ausfallende, die CNC-gefrästen Pedale und das voll integrierte, helle Licht. Echtleder-Komponenten paart Schindelhauer mit zeitlosem Rahmendesign und klassischen Farben, Edelstahl und hochwertigen Komponenten. Am Testrad fehlt uns allerdings der Gepäckträger – der optional erhältlich und dann bis 18 Kilo belastbar ist.

### Top Verarbeitungsqualität

Technisch ist Arthur über jeden Zweifel erhaben. Im Zentrum stehen Antriebsstrang mit Mahles M1-Heckmotor und 9-Gang-Getriebe von Pinion. Die Entfaltung von 2,34 bis 8,5 Metern zeigt die enorme Bandbreite der Getriebeschaltung. Zusammen mit dem Motor lassen sich moderate Anstiege locker wegpedalieren. In steileren Stücken wird es sportlicher. Das passt zum Gesamtkonzept, das eine dezente Unterstützung in den Vordergrund stellt, keine schiere Motorkraft. Arthur fährt sich sehr natürlich, harmonisch und – obwohl keine Federelemente verbaut sind – angenehm komfortabel. Das Rad hat einen souveränen Geradeauslauf und ist wendig genug für enge Altstadtgassen. Die Bremsen kommen mit dem leichten Bike gut zurecht, die Spritzschützer sind lang und überdecken gut. Vielfahrer freuen sich über die absolut hochwertige Verarbeitungsqualität, die ausgewogene Geometrie und die ergonomischen Details. Ein Schalter auf dem Oberrohr steuert den Antrieb, eine App ersetzt das Display.

**FAZIT**

Schindelhauers Arthur ist ein edles, schickes, technisch hochwertiges Stadtrad mit Tourenpotenzial. Der fehlende Gepäckträger trübt etwas den sehr guten Gesamteindruck.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●◐ |

⊕ Stil, Integration, Antrieb, Wartungsarmut, Lichtanlage

⊖ Keine Gepäckstreben

**Preis-Leistung** ●●●●○

Note **1,6 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Gates-Riemen und Inter 5E-Nabenschaltung sind wartungsarm.

Das Supernova-Licht zeugt von der hochwertigen Ausstattung.

| PREIS | 5499 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 24,6 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 120 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 48, 52, 55*, 58, 61 cm; Trapez: 48, 52, 55, 58, 61 cm; Tiefeinst.: 48, 52, 55, 58, 61 cm |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Bambus |
| Gabel | Aluminium, starr |
| Bremsen | hydr. 2-Kolben-Scheibenbremse, Shimano MT-400, 180/ 180 mm |
| Spritzschützer | Hebie Alumee mit Gepäckstreben |
| Sattelstütze | Aluminium, starr |
| Sattel | Selle Royal Essenza |
| Schaltung | Nabenschaltung, Shimano Inter 5E, 5 Gänge |
| Lichtanlage | v: Supernova Mini2 / h: B+M Secuzed |
| Bereifung | Schwalbe Big Ben Plus, 27,5“, 50 mm |
| Sonstiges | Gepäckstreben bis maximal 16 kg belastbar |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Shimano EP600, 85 Nm, Display: Shimano Steps E5000 |
| Akkukapazität | 504 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour — Reise

MY BOO my Kuro EP6

# Urbanbike mit Spaßfaktor

My Boo aus Kiel lässt seit inzwischen elf Jahren Bambusrahmen in Ghana fertigen und fügt sie hierzulande zu spannenden Fahrrädern zusammen. Die Räder – vom Mountainbike bis zum E-Cargobike gibt es inzwischen zahlreiche Modelle – sind dabei ganz und gar keine reinen Sozialprojekte, sondern vollwertige, ausgereifte Fahrräder für den täglichen Einsatz. Ja, die Kleinserie und der nachhaltige Werkstoff haben ihren Preis. Als Gegenwert gibt es aber ein Fahrzeug mit ganz eigenem Komfort und hochwertiger Ausstattung. Die Verkäufe finanzieren noch dazu die Yonso Project Model School in Ghana mit inzwischen 600 Schülern. Unsere Tests in den vergangenen Jahren zeigen zudem: my Boo-Räder werden immer besser. Das my Kuro ist ein Urbanbike für den Pendlereinsatz auf gut befestigten Wegen. An die filigranen Gepäckstreben lassen sich Taschen links wie rechts mit je acht Kilo Gewicht anhängen.

## Hochwertig und steif

Das my Kuro hat einen erstaunlich steifen Rahmen, fährt sich ohne Motorunterstützung sehr agil und leicht und hat einen durchaus sportlichen Touch. So tendiert das urbane Pendlerrad in Richtung Fitnessbike und lädt zu längeren Feierabendrunden ein. Komfort kommt dabei ebenfalls nicht zu kurz. Der Bambusrahmen hat einen gewissen Flex, auch die Schwalbe-Reifen sorgen auf gut befestigten Wegen für Dämpfung. Die Inter 5E-Nabenschaltung und der Gates-Riemen sind wartungsarm, zuverlässig und langlebig. Beides harmoniert prima mit dem neuen Shimano EP600-Motor. Der ist in den unteren Stufen dezent abgestimmt, in der höchsten setzt er erstaunliche Kräfte frei. In der App lassen sich die Stufen zudem individuell regeln. Gute 504 Wattstunden im Akku reichen für den Einsatzzweck des my Kuro absolut aus. Die Bremsanlage kommt prima mit dem Bike zurecht, auch das Licht ist hochwertig.

**FAZIT**

Das my Boo my Kuro ist ein erwachsenes Urbanbike mit Spaßfaktor und hochwertiger, wartungsarmer Ausstattung. Gepaart mit dem nachhaltigen Ansatz gibt es hier einen dicken Daumen nach oben.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Design | ●●●●◐ |

⊕ Wartungsarmer, kraftvoller Antrieb, nachhaltiges Konzept, steifer Rahmen

⊖ Geringe Zuladung

**Preis-Leistung** ●●●●○

Note **1,6** **Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Cues: Die erste Kettenschaltung mit Automatik-Modus.

Der Einschaltknopf sitzt auf dem Rahmen.

| PREIS | 5499 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 20,84 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 130 kg |
| Rahmenarten & Größen | Wave: S, M* |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Carbon |
| Gabel | Carbon, starr |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr., Shimano MT200, 180/180 mm |
| Spritzschützer | SKS, Kunststoff |
| Sattelstütze | Ergotec, gefedert |
| Sattel | Selle Royal Shadow |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano Cues Di2, 10 Gänge |
| Lichtanlage | v: B+M IQ-X / h: Toplight |
| Bereifung | Schwalbe Al Ground, 27,5“, 60 mm |
| Sonstiges | Schaltung mit Automatic und Freeshift, Gepäckträger bis 15 kg |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, Shimano EP600, 85 Nm, Display: EP600 |
| Akkukapazität | 504 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour – Reise

STORCK Urban CTS Wave

# Moderner Klassiker

Das Storck Urban CTS entwickelt sich langsam zum Klassiker, das sich immer wieder neu erfindet. Ganz Storck steht vor allem geringes Gewicht im Fokus. Das erkaufen sich die Hessen aber nicht mit Einbußen bei der Performance: Mit dem EP600-Motor von Shimano schiebt ein kraftvoller Motor am Tretlager mit, die brandneue Cues-Di2 ist ebenfalls keine Schmalspur-Schaltung. Auch beim Komfort spart Storck nicht: Ergo-Griffe, Trekkingsattel, eine gefederte Sattelstütze und großvolumige und für viele Geländearten geeignete Reifen sorgen für Wohlbefinden unterwegs. Dass Storck das Bike seit jeher „Urban“ nennt, lenkt davon ab, dass es sehr tourentauglich ist. Nur beim Gepäck muss der Fahrer sparen: Maximal 15 Kilogramm sind am Heck zugelassen. An der Starrgabel gibt es allerdings Ösen, die eine Lowrider-Montage für weiteres Gepäck ermöglichen. Die Nacht erhellt eine B+M-Frontleuchte, für Sichtbarkeit von hinten sorgen rote, in den Spritzschutz integrierte LEDs.

## Entspannter fahren

Entspanntes Fahrgefühl für den Reiter ist dem Urban CTS in die Wiege gelegt, so auch auf dem 2024er Modell mit Shimanos EP600-Motor und Cues-Schaltung. Sie ist die erste automatische Kettenschaltung auf dem Markt. So kann der Fahrer in der App die gewünschte Kadenz (also Kurbelumdrehungen pro Minute) einstellen, das System schaltet dann unterwegs automatisch in den richtigen Gang – sogar ohne zu treten. Denn für den Gangwechsel sorgt der E-Motor, der einfach das Kettenblatt kurz anschiebt, sodass der Umwerfer hinten seine Arbeit verrichten kann. Das funktioniert sogar im Stand! Der Motor ist kultiviert und leise, setzt dabei so viel Kraft frei, dass selbst steile Anstiege kein Problem sind. Die Reifen rollen leise, sind sogar offroad griffig. Die 2-Kolben-Scheibenbremsen passen super zum Rad.

**FAZIT**

Der moderne Klassiker Storck Urban CTS überzeugt weiterhin. Gewicht, Fahrleistungen, Sicherheit, Design – hier stimmt fast alles.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●◐ |

\+ Gewicht, Antrieb, Komfort, Design

\− Tief angebrachte Ladebuchse, schwacher Gepäckträger, wenig intuitives Displaymenü

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note **1,5 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Kultiviert, kräftig und leise: der Panasonic-Motor.

Der Gepäckträger ist für Kindersitze zugelassen.

| PREIS | 5699 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 30,4 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 150 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 48, 53, 60 cm; Trapez: 43, 48, 53, 60 cm; Wave: 43, 48*, 53, 60 cm |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | SR Suntour Mobie25 Coil, 75 mm |
| Bremsen | hydr. 4-Kolben-Scheibenbremsen, Shimano MT-402, 180/ 180 mm |
| Spritzschützer | Sunny Wheel, 70 mm |
| Sattelstütze | Satori Xopic2, gefedert |
| Sattel | Selle Royal Essenza+ |
| Schaltung | Nabenschaltung, Shimano Inter 5E, 5 Gänge |
| Lichtanlage | v: Flyer HL-2 mit Tagfahrlicht / h: Flyer RL2 |
| Bereifung | Schwalbe Allround Grounder, 29“, 60 mm |
| Sonstiges | Gates-Riemen, System-Gepäckträger, Kindersitz-Zulassung, Rahmenschloss |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Panasonic GX Ultimate Eco Fit, 75 Nm, Display: Fit DSP1-L |
| Akkukapazität | 750 Wh |
| Reichweite | > 100 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour – Reise

FLYER Upstreet7 4.3

# Souveränes Familienrad

Flyer ist eine reine E-Bike-Marke der Schweiz. Panasonic ist der Haus- und Hof-Motor-Lieferant der Schweizer. Im komfortablen Urban-Bike Upstreet7 4.3 arbeitet der GX Ultimate Eco mit Fit-Software, Display und 750-Wh-Akku. Mit Range-Extender lässt sich die Kapazität gar auf 1290 Wh erweitern. Schon allein das zeigt: Das Upstreet ist kein Rad nur für die städtische Kurzstrecke. Vielmehr ist es voll tourentauglich und scheut auch vor langen Radreisen nicht zurück. Die Sitzposition ist komfortabel aufrecht, der breite Ergo-Lenker ist angenehm gekröpft, die Flossengriffe liegen gut in der Hand. Das Gesäß ruht auf dem gut gepolsterten, für weite Touren etwas zu breiten Selle Royal-Sattel, eine gefederte, auf das Fahrergewicht einstellbare Stütze bringt zusätzlichen Komfort. Zu dem tragen auch die feinfühlige Luftfedergabel und die voluminösen Reifen bei. Pluspunkt für Familien: Der Gepäckträger (MonkeyLoad-System) ist für Kindersitze freigegeben.

## Motor: geräuscharm + kräftig

„Satt“ – das beschreibt das Fahrgefühl des Upstreet7 4.3 am besten. Es rollt souverän auf den 29-Zoll-Reifen am liebsten über Asphalt. Gute Wald- und Feldwege und leichte Offroad-Fahrten bringen das Rad aber ebenso wenig aus der (Lauf-) Ruhe. Kurven fährt es wie mit dem Zirkel gezogen, will aber aktiv in die Lenkbewegung hineingedrückt werden. Das vermittelt Sicherheit: Man fühlt sich auf dem Rad behütet. Dazu tragen auch die kräftigen, gut dosierbaren Bremsen bei. Der Panasonic-Motor ist äußerst geräuscharm, reagiert vor allem im Auto-Modus schön direkt. Lediglich an der Unterstützungsschwelle wirkt er ganz leicht ruckelig. Seine Kraft reicht problemlos auch für richtig steile Rampen. Dazu trägt auch die 5-Gang-Nabenschaltung bei. Ein Sonderlob gibt es für das große, klar gegliederte Fit-Farbdisplay.

**FAZIT**

Das Flyer Upstreet7 4.3 ist ein sehr erwachsenes, souveränes Urbanbike, mit dem man gerne auch auf große Fahrt geht.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Design | ●●●●◐ |

⊕ Antrieb, Gepäckträger, Fit-System, Bremsen

⊖ Mittelbauständer

| Preis-Leistung | ●●●●○ |
|---|---|

Note 1,5 Sehr gut

*Fotos: Gideon Heede*

Cleane Optik: die Lenker-Vorbau-Einheit inklusive Frontleuchte.

Sportlicher 2,05-kg-Leichtmotor: Boschs Performance Line SX.

| PREIS | 5999 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 17,99 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 130 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: S (44 cm) , M (48 cm) , L 52 (cm)* , XL (58 cm) |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | starr, Flyer Rigid Fork Carbon |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremse, Tektro 280, 180/160 mm |
| Spritzschützer | Aluminium, Curana, 60 mm |
| Sattelstütze | Flyer Alloy |
| Sattel | Selle Royal Vivo |
| Schaltung | Nabenschaltung, Classified, 2 Gänge |
| Lichtanlage | v: Flyer One HL-2, 100 Lux / h: Lezyne Fender |
| Bereifung | Vittoria Tereno Zero Classic Skin, 28“, 47 mm |
| Sonstiges | Gepäckträger (15 kg); Lenker-Vorbau-Einheit: Flyer One Carbon Cockpit SL; opt.: Range Ext. (250 Wh) |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line SX, 55 Nm, Display: Bosch System Controller und Mini Remote |
| Akkukapazität | 400 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

FLYER Upstreet SL 3.63

# Schweizer Stadt-Sprinter

Regelmäßig setzt Flyer Ausrufezeichen im Premium-Segment und hat für 2024 ein in vielerlei Hinsicht außergewöhnliches Light-E-Bike entwickelt. Mit sportlicher Silhouette aus gerader Carbongabel und robust anmutendem wie top verarbeitetem Alu-Rahmen, strahlt das Upstreet SL 3.63 stilvollen Purismus aus – und wiegt gerade einmal 18 kg. Dafür maßgeblich verantwortlich ist neben reduzierter Carbon-Lenker-Vorbau-Einheit, in welcher sämtliche Kabel sauber einfädeln, vor allem das innovative Antriebskonzept aus Boschs SX-Leichtmotor und Classified Zwei-Gang-Nabenschaltung, die über eine unscheinbare Ringwippe am linken Griff angesteuert wird. Direkt daneben: das ebenso reduzierte Bedienpanel zum Wählen zwischen den vier Modi. Alternativ kann dies über das Oberrohr-Panel, wo fünf LEDs den Ladezustand des seitlich entnehmbaren, im Unterrohr schlummernden, 400-Wh-Akkus anzeigen, vonstattengehen.

## Dynamisch und intuitiv

Sportlich Platz genommen, liegt der breite Lenker mit Ergo-Griffen perfekt in der Hand. Die sehr agile Fahrweise wird durch gut dämpfende Vittoria-Pneus um etwas Komfort ergänzt. Das Kurvenverhalten: sehr geschmeidig, direkt und sicher. Der 1:1-Modus der elektrischen Classified eignet sich mit seiner Entfaltung von 5,63 Meter perfekt für die Ebene und verschmilzt mit dem SX im Auto-Modus zu einem genialen und vor allem flotten Antriebsgespann, das den sorglosen Fahrspaß in den Vordergrund rücken lässt. An moderaten Steigungen oder Ampelanfahrten entpuppt sich Gang Nr. 2 mit seiner 3,86-m-Entfaltung ebenfalls als gut abgestimmt – und lässt sich durch das „Spielen“ mit den U-Modi sinnvoll und auffallend intuitiv komplettieren. Tektros Scheibenbremsen verrichten ebenso einen Top-Job wie die 1-a-Vollausstattung, deren Leuchtturm der hauseigene One HL-2 100-Lux-Scheinwerfer ist.

**FAZIT**

Motordynamik, Schaltkomfort und hochwertige Vollausstattung machen Flyers exzellent verarbeitetes Upstreet SL 3.63 zu einem sprintgierigen Spaßbringer im Großstadtdschungel.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●● |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●● |
| Komfort | ●●●●○ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●● |

\+ Zusammenspiel von Motor und Schaltung, Lichtanlage, geringes Gewicht, hohe Wartungsarmut

− Etwas wenig Gepäckträgerzuladung

**Preis-Leistung** ●●●●○

Note
**1,4 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Der Fazua-Antrieb wird über einen Knopf am Oberrohr bedient.

Die Classified-Nabe hat zwei Gänge und schaltet elektrisch.

STORCK Name:2 Classified

# Klein, leicht, stark

| PREIS | 6199 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 14,99 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 120 kg |
| Rahmenarten & Größen | Einheitsgröße |

## AUSSTATTUNG

| | |
|---|---|
| Rahmen | Carbon |
| Gabel | Carbon, starr |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremse Magura MT4, 180/180 mm |
| Sattelstütze | Storck Alu SP270, 31,6 mm |
| Sattel | Selle San Marco GND |
| Schaltung | Nabenschaltung, Classified Powershift, 2 Gänge, Riemenantrieb |
| Bereifung | Schwalbe Big Ben 24“, 55 mm |
| Sonstiges | Streetware-Ausrüstung mit Licht, Schutzblechen, Gepäckträger erhältlich |

## ANTRIEB

| | |
|---|---|
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, Fazua Ride 50 Trail, 58 Nm, ohne Display |
| Akkukapazität | 252 Wh |
| Reichweite | R 200: 70 km |

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour — Reise

Das Storck Name:2 fällt auf. Räder und Rahmen sind klein, der Carbon-Rahmen zudem noch asymmetrisch. Die Kettenstrebe gibt es nur einseitig, ebenso die Sattelstrebe. Dennoch ist das Rad ausgesprochen stabil und zudem sehr leicht, es bringt nur 14,99 Kilo auf die Redaktionswaage. Das liegt auch an der elektrischen Nabenschaltung von Classified. Sie bietet nur zwei Schaltstufen, ist aber extrem belastbar, ausdauernd und schnell in den Schaltvorgängen. Ein weiterer Eyecatcher am Rad ist der überbreite Lenker, er kommt auf 120 cm. Storck bietet jedoch jedem Käufer eine Kürzung auf Wunschmaß an. Außerdem offeriert der Hersteller ein Streetware-Paket mit Gepäckträger, Schutzblechen und Licht. Damit wird das Name:2 zum vollausgestatteten Pendler und City-Rad. Storck bietet das Name:2 auch mit einer XT-Kettenschaltung mit 12 Gängen für 4799 Euro.

### Leichtigkeit des Seins

Trotz der geringen Größe sitzen auch großgewachsene Tester gut auf dem Name:2. Die Sitzposition ist sportlich, was das agile Handling des Kompaktrades noch unterstützt. Die Breite des Lenkers ist gewöhnungsbedürftig, gerade im Stadtverkehr kann es damit schneller eng werden. Der Fazua-Antrieb harmoniert sehr gut mit dem leichten Bike. Angenehm bissig präsentieren sich die Magura-Stopper. Die elektrische Nabenschaltung agiert äußerst rasch und geräuscharm. Die Übersetzung passt zum städtischen Einsatz. Ein Gang erleichtert das Anfahren und hilft beim Erklimmen von Hügeln, der andere erledigt den Rest. Antrieb, Gewicht und Sitzposition animieren zu kurzen Zwischensprints. An Treppen wird das Carbon-Bike einfach kurz getragen – wunderbar. Dank Riemenantrieb gibt es dabei keine Flecken an Händen oder Kleidung. Die Schwalbe-Ballonreifen dämpfen gut und lassen keinen Wunsch nach Federelementen aufkommen.

### FAZIT

Mit dem Storck Name:2 fällt man auf. Doch die optischen Eigenheiten schränken das Fahrgefühl nicht ein. Das Name:2 ist ein wunderbar leichtes E-Bike für den Stadteinsatz.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●● |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●◐○ |
| Sicherheit | ●●●●○ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●○○ |
| Design | ●●●●● |

⊕ Geringes Gewicht, stimmiger Antriebsstrang, wartungsarm

⊖ Kein Display, Vollausstattung kostet extra

| Preis-Leistung | ●●●●○ |
|---|---|

Note 1,8 Gut

*Fotos: Gideon Heede*

Übersichtlich und einfach zu bedienen: das Display von Bafang.

87x51x68 cm: Das Zürich weist ein kompaktes Faltmaß auf.

MODELLJAHR 2023

MYVÉLO Zürich

# Wendiger Stadtflitzer

| PREIS | 1849 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 20,5 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 130 kg |
| Rahmenarten & Größen | Einheitsgröße: 150 bis 195 cm |

## AUSSTATTUNG

| | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Aluminium, starr |
| Bremsen | mechanische Scheibenbremse, Tektro, 160/ 160 mm |
| Spritzschützer | Aluminium |
| Sattelstütze | Aluminium (inkl. Akku) |
| Sattel | Gel-Sattel, myvélo |
| Schaltung | Nabenschaltung, Shimano Tourney, 7 Gänge |
| Lichtanlage | v: / h: LED |
| Bereifung | Kenda, 20“, 57 mm |
| Sonstiges | Gepäckträger m. 25 kg Traglast, Pedale: klappbar, Parkstütze, Sicherheitsklappverschluss, Griffe aus veganem Leder |

## ANTRIEB

| | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Heckmotor, Bafang H400B, 45 Nm, Display: Bafang |
| Akkukapazität | 504 Wh |
| Reichweite | > 60 km |

## CHARAKTER

FAHRVERHALTEN
Laufruhig — Agil

SITZPOSITION
Aufrecht — Sport

EINSATZBEREICH
Tour — Reise

Die Fahrradschmiede aus dem Schwarzwald stellt mit dem Zürich ein Falträd in stilvollem Rahmendesign und moderner Antriebstechnik auf die Reifen. Während der Bafang-Motor unscheinbar in der Hecknabe sitzt, ist die reichweitenstarke 504-Wh-Batterie vollständig in die Sattelstütze integriert. Sauber verarbeitete Schweißnähte und eine eng am Alu-Chassis verlaufende Kabelverlegung runden das elegant anmutende Erscheinungsbild ab. Um ein Komfort-Plus durch mehr Dämpfung zu erzielen, zieht myvélo breite 57-mm-Pneus auf, die mit klassischem Trekkingprofil auch abseits des Asphalts griffig abrollen. Mit mechanischer Scheibenbremse sowie Shimanos 7-Gang-Tourney-Schaltung sind weitere solide Komponenten verbaut. An zwei Scharnieren faltbar, erzielt das Zürich mit 87x51x68 cm ein transportables Packmaß – auch 20,5 kg Gesamtgewicht lassen sich kurze Wege noch rückenschmerzfrei tragen.

## Flotter Faltradspaß

Aufrecht und dank tiefem Oberrohr bequem Platz genommen, ist beste Rundumsicht im Stadtverkehr gewährleistet. Die Anfahrhilfe per Hebel ist genial, der Schub zum Start fällt schön kräftig aus. In puncto Unterstützung stehen fünf Stufen zur Verfügung, leicht hörbar macht Bafangs Aggregat das Zürich zum spaßigen Cityflitzer. Der schmale Lenker begünstigt die sehr agile Fahrweise, noch so enge Kurven werden präzise gemeistert. Auch bei Maximalbeladung des Heckträgers wird kaum Spritzigkeit eingebüßt, naturgemäß hat der Heckmotor bergauf etwas zu kämpfen. Bergab erfordern die mechanischen Bremsen mehr Krafteinsatz der Zeigefinger, dosieren die Bremskraft aber zielgenau auf die 160-mm-Discs. Mit robusten Alu-Schutzblechen und solider Lichtanlage ist das Zürich für den Ganzjahreseinsatz gerüstet – und mit Schnellspannern schnell auf Piloten von 150 bis 195 cm Körpergröße anpassbar.

**FAZIT**

Kräftiger Motor, hohe Reichweite, praktische Vollausstattung: myvélos Zürich überzeugt mit flinken Fahreigenschaften. Das Preis-Leistungs-Verhältnis stimmt!

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●○ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●○ |
| Komfort | ●●●●○ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Design | ●●●●◐ |

⊕ Schubstarker Heckmotor, Akku-Integration, kompaktes Faltmaß

⊖ Nicht verschraubte Ledergriffe, mech. Bremsen erfordern mehr Krafteinsatz

| Preis-Leistung | ●●●●◐ |
|---|---|

Note 1,8 Gut

*Fotos: Gideon Heede*

Im breiten Sattelrohr findet der Akku seinen Platz.

Der Heckmotor ist kräftig und rekuperiert.

EXXITE XS

# Kräftiger Klapper

| PREIS | 1868 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 21,68 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 120 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: Einheitsgröße |

## AUSSTATTUNG

| | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium, klappbar |
| Gabel | Aluminium, starr |
| Bremsen | mech. Scheibenbremsen |
| Spritzschützer | Kunststoff |
| Sattelstütze | Aluminium |
| Sattel | veganes Leder |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano Tourney, 7 Gänge |
| Lichtanlage | integriert |
| Bereifung | 20“, 60mm |
| Sonstiges | elektrische Rücktrittbremse, rekuperiert, Gepäckträger nachrüstbar, als Hometrainer nutzbar |

## ANTRIEB

| | |
|---|---|
| Antriebs-konzept | Heckmotor, Rayvolt Micro Hub, 35 Nm, Display: Micro EIVA |
| Akkukapazität | 380 Wh |
| Reichweite | > 50 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour — Reise

Exxite bietet das eigene Klapprad als XS und XXS an. Das getestete XS hat 20-Zoll-Räder, das XXS rollt auf 16-Zöllern. Stilprägend ist das zentrale, waagerecht verlaufende Rohr mit großem Scharnier. Zudem fällt die dicke Sattelstütze auf, die den Akku aufnimmt. Außerdem setzt der Hersteller optische Highlights mit Ziernähten an den braunen Griffen und mit Weißwandreifen. Exxite bietet drei Akku-Varianten mit 280, 380 oder 500 Wh an. Nicht nur das Mittelrohr ist klappbar, auch die Pedale machen sich schmal. Noch kompakter wird das XS, wenn Lenker und Sattel abgesenkt werden. Beim Sattel ist allerdings Vorsicht geboten, sinkt er zu tief, stößt das Rohr am Boden an. Die beiden Räder werden im geklappten Zustand magnetisch zusammengehalten, das Rad ist auch geklappt am Sattel schiebbar. Der Magnet dürfte allerdings kräftiger ausfallen, er löst sich schnell beim Schieben.

## Kräftiger Heckmotor

Über Schnellspanner am Lenker- und Sattelrohr ist schnell eine passende Sitzposition auf dem XS gefunden. Der Fahrer sitzt allerdings immer recht weit hinten und tritt eher von hinten als von oben in die Pedale. Zudem sind die Bedienkräfte der Motorsteuerung sehr hoch und bieten gleichzeitig keinen klaren Druckpunkt. Dafür weiß der Hecknaben-Motor mit kräftigem Antritt zu überzeugen. Auch die Schiebehilfe fällt äußerst kräftig aus. Eine Besonderheit ist die elektrische Rücktrittbremse. Sie aktiviert den Motor, der dadurch kräftig rekuperiert. Auch beim Betätigen der Handbremshebel hilft der Motor mit. Dadurch steigt die Bremsleistung der mechanischen Scheibenbremsen und es wird Energie zurückgewonnen. Mit etwas Übung reicht die elektrische Bremskraft zum Anhalten. Negativpunkte sind der zu harte Sattel und das breite Sattelrohr, an dem die Oberschenkel schleifen.

## FAZIT

Das Exxite XS gefällt vor allem mit seinem kompakten Formfaktor und dem kräftigen Motor. Pluspunkte gibt es für die gelungene Rekuperationslösung.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●○ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●○ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●● |
| Design | ●●●●◐ |

⊕ Antrieb, Akkugrößen, Energierückgewinnung, als Hometrainer nutzbar

⊖ Magnete zwischen Rädern zu schwach, hohe Bedienkräfte der Motorsteuerung, Kabelverlegung

| Preis-Leistung | ●●●●◐ |
|---|---|

Note
**1,8 Gut**

*Fotos: Gideon Heede*

**Puffert Fahrbahnstöße effektiv: die Mozo-Luftfedergabel.**

**Am schlichten Display schaltet man Front-/Rücklicht ein.**

MYVELO Berlin

# Quicklebendig ...

| PREIS | 2199 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 24,26 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 150 kg |
| Rahmenarten & Größen | Einheitsgröße (1,50 – 1,95 m) |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium, faltbar |
| Gabel | Mozo, Federweg: 60 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr., Tektro Aries, 160/160 mm |
| Spritzschützer | Aluminium |
| Sattelstütze | SR Suntour NCX, Hub: 40 mm |
| Sattel | MyVelo, veganer Ledersattel |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano Tourney, 7 Gänge |
| Lichtanlage | LED-Front-/Rücklicht; No-Name |
| Bereifung | Kenda, 20“, 48 mm |
| Sonstiges | MyVelo-Gepäckträger, bis 25 kg belastbar |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebs-konzept | Hecknabenmotor, Bafang G020, max. Drehmoment: 45 Nm |
| Akkukapazität | 504 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour — Reise

Im Zentrum des 20“-E-Faltbikes von MyVelo aus dem Schwarzwald steht der, für maximal leichten Auf-/Abstieg tiefgezogene, Alurahmen. Er nimmt im Zentralrohr des Hauptrahmens den großzügigen 504-Wh-Akku auf, der zum Laden nach Entsperren des Akkuschlosses easy nach oben entnommen werden kann. Oder man lädt den Energieträger flugs über den am oberen Ende des Zentralrohres linksseitig angebrachten Ladeport. Der Akku speist den Bafang-G020-Heckmotor, der 45 Nm Maximaldrehmoment und fünf Motormodi an den Start bringt. Zum E-Antrieb kombiniert MyVelo Shimanos günstige Tourney-7-Gang-Kettenschaltung, die auch Anstiege ermöglichen soll. Zusammengefaltet wird das Berlin über, per Magnet schließende, Scharniere am Lenkermast und in der Rahmenmitte.

### ... und flink flitzend

Sehr kompakt und aufrecht sitzt es sich auf dem Berlin, wobei die Hände komfortable, ergonomische Flügelgriffe greifen. Befeuert vom Bafang-Heckmotor, geht das E-Faltbike gut nach vorne. Im Flachen tut’s dazu der erste von fünf Modi, tritt man stärker in die Pedale, denn der Eco-Modus ist bewusst schwächer definiert. Im dritten Fahrmodus erlebt man selbst in 18-Prozent-Steigungen guten Vortrieb, auch, wenn derlei Anstiege ob der kommoderen Sitzposition nicht die Paradedisziplin des Berlin sind. Mithilfe der überaus agilen Lenkung und des kleinen Radstands zirkelt man das wendige 20“-Faltrad flink enge Serpentinen bergab. Hohes (Kurven-) Tempo bergab liegt dem flitzigen Berlin weniger: Hier zeigt sich der Wave-Rahmen weniger verwindungssteif, schwingt sich leicht auf. Auf holprigem Kopfsteinpflaster spenden die 48-mm-Kenda-Pneus, die effektiv stoßdämpfende Suntour-Federstütze und die Mozo-Stahlfedergabel soliden Komfort. Top: Die Tektro-Scheibenbremsen überzeugen mit gut dosierbarer Power!

### FAZIT

Wendiger Charakter, gute Motorleistung, easy Faltvorgang: so punktet das Berlin. Bei höheren Geschwindigkeiten wird es nervös, braucht einen aufmerksamen Fahrer.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●◐○ |
| Antriebssystem | ●●●◐○ |
| Fahreigenschaften | ●●●◐○ |
| Komfort | ●●●●○ |
| Sicherheit | ●●●◐○ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●○ |
| Wartungsaufwand | ●●●●○ |

⊕ Vortrieb in zwei höchsten Fahrmodi, Anfahrhilfe, hohes Systemgewicht

⊖ Höheres Gewicht erschwert Handhabung, weniger für hohes Tempo geeignet, Montagequalität Schaltung

**Preis-Leistung** ●●●◐○

Note **2,8 Befriedigend**

*Fotos: Gideon Heede*

Die 102-mm-Fatbike-Pneus generieren 1-a-Fahrkomfort/Traktion.

Kraftzentrum: Der Bafang-Motor mit 65 Nm Maximaldrehmoment.

MYVELO Ipanema

# Moby Dick

| PREIS | 2990 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 34,53 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 150 kg |
| Rahmenarten & Größen | Einheitsgröße (1,50 – 1,95 m) |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium, faltbar |
| Gabel | Mozo, Federweg: 60 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr., Tektro Aries, 160/160 mm |
| Spritzschützer | Aluminium |
| Sattelstütze | SR Suntour NCX, Hub: 40 mm |
| Sattel | MyVelo, veganes Leder |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano Tourney, 7 Gänge |
| Lichtanlage | LED-Front-/Rücklicht mit Bremslicht hi. |
| Bereifung | Kenda, 20“, 102 mm |
| Sonstiges | Anfahrhilfe per Daumenschalter |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebskonzept | Heckmotor, Bafang G020, max. Drehmoment: 65 Nm |
| Akkukapazität | 672 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

Das Ipanema übersieht man nicht: Dafür sorgen die Fatbike-inspirierten, derben 20“-Kenda-Breitreifen in 102 mm und die markanten Bafang-6-Speichen-Räder. Befähigt durch das fette Traktionsplus der Stollenpneus soll das Ipanema tatsächlich auch in leichtem Gelände easy bewegt werden können. Den Kraftaufwand beim Losfahren minimieren soll der Bafang-G020-Hecknabenmotor (65 Nm), den der 672-Wh-Akku im Zentralrohr speist. Zum Laden ist er entnehmbar. Fix zusammenlegen lässt sich das Ipanema per Klappscharnier in der Rahmenmitte und am Ansatz des Steuerrohres. Den Komfort auf ruppigem Untergrund steigern soll die Suntour-Parallelogramm-Federstütze; verzögert wird das E-Faltbike mittels Tektro-Aries-Scheibenbremsen. Zu loben ist die massive Bauweise des Ipanema, die dessen Gewicht indes auf krasse 34,5 Kilo bringt. Da braucht gut Kraft, wer es über steile Treppenstufen in den Keller trägt.

## Traktion & Komfort in XXL

Der „gemütlichen“ Optik der Fatbike-Pneus zum Trotz, beschleunigt das Ipanema mithilfe seines bereits ab dem dritten von fünf Motormodi kraftvoll schiebenden Heckmotors unerwartet stark. Und dank der fetten Pneus bringt das Faltrad diese Motorkraft kontrolliert auf den Boden. Aufgrund der guten Steifigkeit des Alubikes ist auch höheres Tempo möglich, wobei der Faltrad-typische, schmale Lenker dann nicht die beste Kontrolle übers Rad bietet, vom Pedaleur mehr Umsicht fordert. Am höchsten ist der Fahrspaß in kurvigen, innerstädtischen Gefilden: Hier spielt das Ipanema seine Wendigkeit voll aus. Bei Bedarf verzögert man es per Tektro-Stopper effizient und gut dosiert. Seinesgleichen sucht der Fahrkomfort: Die traktionsstarken Reifen absorbieren wuchtigere Schläge vom Untergrund. Zudem pimpen gut arbeitende Federgabel-/stütze den Komfort.

**FAZIT**

Lebendige Fahrcharakteristik trotz hohem Gewicht, satte Reifentraktion selbst bei verschneiter Fahrbahn und guter Fahrkomfort zeichnen das Ipanema aus.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●○○ |
| Antriebssystem | ●●●◐○ |
| Fahreigenschaften | ●●●●○ |
| Komfort | ●●●●○ |
| Sicherheit | ●●●●○ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●◐○ |
| Wartungsaufwand | ●●●●○ |

\+ Flotter Motorschub, tolle Reifenfederung, Automatik-Bremslicht hinten, Akkukapazität

\– Heftiges Gewicht vs. steile Kellertreppe, bei höherem Tempo weniger laufruhig

**Preis-Leistung** ●●●◐○

Note
**2,6 Befriedigend**

*Fotos: Gideon Heede*

Breit gespreizt: Die Kombi aus Ketten- und Nabenschaltung.

Zum Tragen wird die Akkutasche abgenommen.

BROMPTON C Line Electric

# Die Falt-Legende

| PREIS | 3750 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 17,4 kg inkl. Akkutasche |
| Zul. Gesamt-gewicht | 127 kg |
| Rahmenarten & Größen | Einheitsgröße* |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Stahl, Hinterbau Titan |
| Gabel | Stahl, starr |
| Bremsen | mech. Felgenbremse, Brompton |
| Spritzschützer | Brompton, Kunststoff |
| Sattelstütze | Brompton |
| Sattel | Superlight |
| Schaltung | Kombinierte Ketten- und Nabenschaltung, 4x3 Gänge |
| Lichtanlage | v/h: B&M Avy |
| Bereifung | Continental Contact Urban, 16“, 35 mm |
| Sonstiges | Federblock zwischen Hinterbau und Hauptrahmen, Akkutasche abnehmbar, USB-Ladebuchse an Akkutasche |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebs-konzept | Frontnabenmotor, Williams Advanced Engineering, Display: LED, Brompton-App |
| Akkukapazität | 300 Wh |
| Reichweite | > 50 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

FAHRVERHALTEN
Laufruhig – Agil

SITZPOSITION
Aufrecht – Sport

EINSATZBEREICH
Tour – Reise

Es soll ja Menschen geben, die fahren mit einem Brompton-Faltrad einmal und die ganze Welt. Das ist aber tatsächlich eher die Ausnahme. Die kompakten Falträder aus England sind dann doch eher als praktische Pendlerräder und Alltagsbegleiter konzipiert. Die Bewertung erfolgt beim kompakten Faltrad denn noch eine Spur fokussierter auf den Haupteinsatzzweck wie bei „normalgroßen“ Fahrrädern. Brompton hat in seiner rund 40-jährigen Geschichte das Faltrad bestens optimiert. Vieles, was den Fahrkomfort und die Praktikabilität des Rads so besonders macht, erschließt sich erst beim Fahren. So bietet das 16“-Rad trotz der kleinen Reifen durchaus viel Fahrkomfort. Das liegt an dem kleinen Polymerdämpfer am Hinterbau und am angenehmen Flex des Rahmens. Der straffe Sattel sorgt für Sitzkomfort, lediglich an den Griffen fehlt es etwas an Ergonomie – was aber dem kompakten Maß des Bikes geschuldet und somit zu verzeihen ist.

## Spannende neue Schaltung

Bei den Bremsen setzen die Engländer als einziges Rad im gesamten Test auf Felgenbremsen. Sie haben nicht die Bremspower wie hydraulische Scheibenbremsen, dafür sind sie beim Tragen des gefalteten Rads weit weniger stoßanfällig. Der Faltvorgang will geübt sein, geht dann aber sehr intuitiv von der Hand. Gefaltet steht es sicher und kann sogar geschoben werden. Wer es tragen will, nimmt einfach die Akkutasche ab, hängt sie sich über die Schulter und faltet das Rad. Brompton macht keine Angaben zum Drehmoment des Motors, der Fronttriebler aber ist ausreichend kraftvoll sogar in Anstiegen. Dabei hilft die neue, breit übersetzte Kombination aus 3-Gang-Naben- und 4-Gang-Kettenschaltung. Dass die Kraft am Vorderrad wirkt, sollte geübt werden. Optional sind Gepäckstreben für Packtaschen erhältlich – vielleicht sogar für eine Brompton-Weltreise?

**FAZIT**

Klar ist das Brompton C Line Electric ein Kompromiss – aber ein sehr guter! Bahnpendler schwören auf das kompakte Rad mit seinen vielen pfiffigen Details.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●● |
| Wartungsaufwand | ●●●●◐ |

⊕ Faltmaß, viele durchdachte Details, Akkutasche, robust

⊖ Eingeschränkter Komfort, Gepäckträger nur gegen Aufpreis

| Preis-Leistung | ●●●●◐ |
|---|---|

Note 1,5 Sehr gut

*Fotos: Gideon Heede*

Vorder- und Hinterrad sind je nur an einem Arm aufgehängt.

Die Einarmschwinge hinten ist gefedert.

GOCYCLE G4

# Fahrmaschine

| PREIS | 3799 € |
|---|---|
| **Rad-Gewicht** | 18,3 kg |
| **Zul. Gesamtgewicht** | 100 kg + Fahrrad |
| **Rahmenarten & Größen** | Diamant: Einheitsgröße |
| **AUSSTATTUNG** | |
| **Rahmen** | Aluminium |
| **Gabel** | Starrgabel einarm, Carbon |
| **Bremsen** | hydr. Scheibenbremsen, Bengal, 147/137 mm |
| **Schaltung** | Nabenschaltung, Shimano Nexus, 3 Gänge |
| **Lichtanlage** | v: / h: Supernova E3 |
| **Bereifung** | Gocycle, 406-60 |
| **Sonstiges** | Einarmschwinge hinten mit 25 mm Federweg, Gepäckträger mit 10 kg Tragfähigkeit optional erhältlich, Zweibeinständer |
| **ANTRIEB** | |
| **Antriebskonzept** | Frontnabenmotor, Gocycle G4drive, Nm: k. A., Display: LED-Akkuanzeige, Smartphonehalter mit Connect-App |
| **Akkukapazität** | 300 Wh |
| **Reichweite** | >50 km |

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

Das Gocycle G4 ist optisch das wohl futuristischste Faltrad im Test. Das liegt vor allem an den vorn wie hinten nur auf einer Seite aufgehängten Reifen. Das ist nicht nur Design, denn das führt auch zu einem schmalen Faltmaß und reduziertem Gewicht. Die Reifen selbst sitzen auf Carbonfelgen, das drückt das Gewicht zusätzlich. So wird aus dem Gocycle ein echter Leichtfuß dafür, dass es auf breiten 20-Zoll-Rädern rollt. Etwas Gewicht kommt noch drauf, wenn der Fahrer den optionalen Gepäckträger mit maximaler Zuladung von zehn Kilogramm installiert. Dann ist das Bike noch alltagstauglicher. Das G4 – die zweite Faltversion des auch als Kompaktrad erhältlichen Gocycle aus England – ist im Handumdrehen gefaltet, lässt sich leicht auf den beiden Reifen wie ein Rollkoffer ziehen. Um auch für große Fahrer zu passen, lässt sich die Sattelstütze zweifach ausfahren. Das untere Rohr ist dabei mit einer Flügelmutter fixiert, das obere mit einer Torx-Schraube, die sich mit dem praktisch unter dem Sattel befestigten Werkzeug lösen lässt.

## Mit Traktionskontrolle

Die Sitzposition ist angenehm, Sattel und Griffe straff und komfortabel. Eine echte Wucht ist der hauseigene Frontnabenmotor. Er ist so kraftvoll, dass Gocycle dem G4 eine Traktionskontrolle verpasst hat. Wie diese greift, spürt man an steilen Anstiegen. Das G4 zieht förmlich am Vorderrad. Entsprechend bedarf es einer kurzen Eingewöhnung, um mit dem Bike flott unterwegs zu sein. Das gelingt aber schnell. Von da ab macht das Rad sehr viel Spaß, zumal es dank gefederter Hinterradschwinge und sehr breiter Reifen viel Fahrkomfort bietet. So rollt es auch angenehm und sicher über Kopfsteinpflaster und Straßenbahnschienen. Die 3-Gang-Schaltung passt gut, zumal der kräftige Motor die schon etwas fehlende Gangspreizung ausgleicht.

**FAZIT**

Das Gocycle G4 ist trotz der kompakten Maße, des geringen Gewichts und des ungewöhnlichen Antriebs ein fast vollwertiges und vielseitiges E-Bike mit einer Menge Fahrspaß.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●● |
| Design | ●●●●● |

⊕ Gewicht, Antrieb, Fahrverhalten, Zweibeinständer, Reifen

⊖ Geringe Gangspreizung

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note
**1,6 Sehr gut**

*Fotos: Stephan Kümmel*

500-Wh-Akku: Für ein Faltrad üppiger Stromspeicher.

Kompakt und informativ: die Purion-Display-Einheit.

VICTORIA eFolding 7.6

# Touren-Typ

| PREIS | 3899 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 24,5 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 120 kg |
| Rahmenarten & Größen | Tiefeinst.: Einheitsgröße |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Aluminium, starr |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremsen, Shimano BR-MT 200, zwei Kolben |
| Schaltung | Nabenschaltung, Shimano Nexus Inter 5E, 5 Gänge |
| Lichtanlage | v: Contec Dlux 50 E+ / h: Racktime, in Gepäckträger integriert |
| Bereifung | Schwalbe Big Ben Plus, 55-406 |
| Sonstiges | abklappbare Pedale, Zweibeinständer optional, Lenksäule höhenverstellbar und klappbar, Riemen |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line, 65 Nm, Display: Bosch Purion |
| Akkukapazität | 500 Wh |
| Reichweite | >75 km |

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

Ein Faltrad steckt man nicht sofort in die Tourenrad-Ecke. Victoria hat mit dem eFolding 7.6 – dem Topmodell der eFolding-Reihe – aber gerade das geschafft. Mit dieser Ausstattung (Performance Line-Motor, Inter 5E-Nabenschaltung, stabiler Gepäckträger, Plus-Bereifung) steht einer ausgiebigen Tour über Land nichts im Wege. Trotz der 20-Zoll-Reifen ist der Fahrkomfort dafür vollkommen ausreichend. Dazu kommt der Extraspritzer Agilität durch die kompakte Bauform – schon haben wir einen hochwertigen Mix aus Touren- und Stadtrad. Für Pendler bedeutet das: Wer im ländlichen Raum recht weite Wege zum Arbeitsort hat, womöglich eine längere Tour zum Bahnhof, liegt mit dem eFolding genau richtig. Allerdings hoffen wir dann, dass der Bahnhof eine Radrampe oder Aufzüge hat. Mit fast 25 Kilogramm zollt das Rad seiner Tourentauglichkeit in Sachen Gewicht deutlich Tribut. Hier wäre zumindest ein Tragegriff in der Mitte praktisch.

## Komfortabler Begleiter

Die Tourentauglichkeit drückt sich auch im Fahrverhalten aus. Der Geradeauslauf ist trotz der kleinen Reifen gut, agil ist das kompakte Rad sowieso. Federungskomfort generiert das eFolding vor allem aus den großvolumigen Reifen. Auch der hochwertige Sattel mit charakteristischem E-Bike-Spoiler am hinteren Ende ist ebenso komfortabel wie die ergonomischen Griffe. Die 2-Kolben-Bremsanlage ist passend gewählt für den Einsatzbereich und das Gewicht des Bikes. Sie verzögern punktgenau und kraftvoll. Die Lenkstange lässt sich abklappen und in der Höhe verstellen, gefaltet wird das Bike in der Rahmenmitte. Ein Druckknopf hält das gefaltete Rad fest zusammen, so werden gleichzeitig die Bremsscheiben geschützt. Leider nicht stoßgeschützt ist das formschöne Rücklicht am guten Gepäckträger mit Federklappe. Das Frontlicht ist hell und hat eine gute Ausleuchtung.

**FAZIT**

Das Victoria eFolding 7.6 ist ein sehr guter Kompromiss aus Tourentauglichkeit und Transportabilität. Bahnpendler mit längerem Weg zum Bahnhof werden viel Freude haben.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Design | ●●●●◐ |

⊕ Tourentaugliche Ausstattung, gute Fixierung nach dem Falten, höhenverstellbare Lenkstange

⊖ Gewicht, Ständer (Zweibeinständer optional erhältlich)

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note **1,5 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

# Rad fahren

## DAS MAGAZIN FÜR TREKKING, TESTS & RADKULTUR

### TESTS, TOUREN, TIPPS & MEHR

- Fahrräder aller Klassen im Test
- Fahrsicherheits-Tipps und Produkt-Tests
- Spannende Interviews und Reportagen
- Top-Ziele in traumhaften Reise-Berichten
- Das führende Magazin für Fahrräder *ohne* Motor

### ANGEBOTE, RABATTE & INFORMATIONEN

www.radfahren.de/magazin

Foto: Gideon Heede

Eine Publikation der BikeMedia

MODELLJAHR 2023

Die Schaltvorgänge der Nexus erfolgen über einen Drehgriff.

Effizient und geräuscharm: Boschs Active Line Plus-Motor.

| PREIS | 3175 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 24,7 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 140 kg |
| Rahmenarten & Größen | Einheitsgröße: 155 bis 190 cm |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Aluminium, starr |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremsen, Shimano BR-MT200, 160/ 160 mm |
| Spritzschützer | Kunststoff, SKS |
| Sattelstütze | Aluminium, Gepida |
| Sattel | Selle Royal Astrale Gel |
| Schaltung | Nabenschaltung, Shimano Nexus, 8 Gänge |
| Lichtanlage | v: Lezyne E65, 65 Lux/ h: Trelock LS631 |
| Bereifung | Schwalbe Big Apple, 20“, 55 mm |
| Sonstiges | Gates-Riemen, Gepäckträger (25 kg), optional: 500 Wh Akku |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, Bosch Active Line Plus G.3, 50 Nm, Display: Bosch Intuvia |
| Akkukapazität | 415 Wh |
| Reichweite | > 50 km |

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

GEPIDA Pugio Pro Belt Nexus 8

# Kultivierter Mini-Flitzer

Neues Logistikzentrum in Budapest, Start des Direktvertriebs an Kunden in Deutschland: Gepida ist in den letzten Jahren rasant gewachsen und bietet E-Bikes aller Gattungen an. Das Kompaktrad Pugio kommt in mattgrauem Alu-Rahmen mit breitem Durchstieg daher, das mit leicht geschwungenem Sitzrohr, Ergo-Sattel und in Höhe und Neigung verstellbarem Cockpit reichlich Komfort ausstrahlt. Weiter soll die Wartung dank gekapselter Nabenschaltung sowie Gates-Riemenantrieb aufs Minimalste reduziert sein. Mit Boschs Active Line Plus verbauen die Ungarn ein harmonisch werkelndes Aggregat, das für reduzierte Geräuschkulisse bekannt ist. Voll tourentauglich wird das Pugio mit variablem Gepäckträger und stattlichem zulässigen 140-kg-Gesamtgewicht. Einzig die Tragfähigkeit lässt zu wünschen übrig: Knapp 25 kg sind knackig, verleihen dem Bike aber eine satte Spurtreue mit 55 Millimeter breiten Pneus.

## Wendig & wartungsarm

Im Handumdrehen wird dank Speedlifter die Lenkerhöhe angepasst, per Drehgriff wird vom Start weg präzise durch die acht Gänge der Nexus geschaltet. Der geschmeidig laufende Gates-Riemen zahlt überzeugend auf das natürliche Fahrgefühl ein, in puncto Motorunterstützung stehen vier Stufen (Eco, Tour, Sport, und Turbo) von 40 bis 270 Prozent zur Verfügung. Auffallend geräuscharm und agil flitzt das Pugio mit seinem flachen Reifenprofil den Asphalt entlang, offenbart in Kurven aber Schwachpunkte bei der Rahmensteifigkeit und schwingt, trotz stabilisierender Zusatzstrebe vom Unterzum Steuerrohr, ungewöhnlich mit. Volle Punktzahl gibt es hingegen bei der 2-Kolben-Bremsanlage, die mit präzisem Zupacken Sicherheit verleiht. Apropos: Auch die gut ausleuchtende Lichtanlage heimst hier Bestnoten ein, bei Regen leisten die Kunststoff-Spritzschützer dank zusätzlichen Flossen verlässliche Arbeit.

**FAZIT**

Das Gepida Pugio ist ein Kompaktrad für Tagestouren. Kultivierter Motor und wartungsarmes Antriebssystem überzeugen. Die Rahmenkonstruktion könnte aber steifer ausfallen.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●○ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●○ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Design | ●●●●◐ |

⊕ Wartungsarmer Antrieb, Ladebuchse in angenehmer Höhe, lebenslange Rahmengarantie, Tragegriff am Sattel

⊖ Hohes Gewicht, Flatterneigung des Rahmens

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note **1,7 Gut**

*Fotos: Gideon Heede*

MIK-Systemgepäckträger mit Rahmenschloss.

Der Frontträger schultert bis zu 12 Kilo Gepäck.

| PREIS | 3899 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 26,8 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 170 kg |
| Rahmenarten & Größen | Einheitsgröße |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Aluminium, starr |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr., Shimano MT-200, 180/160 mm |
| Spritzschützer | Kunststoff |
| Sattelstütze | Aluminium |
| Sattel | Selle Royal Essenza Plus |
| Schaltung | Nabenschaltung, Shimano Inter-5E, 5 Gänge |
| Lichtanlage | Herrmans, v: MR5 / h: H-Trace |
| Bereifung | Schwalbe Super Moto-X, 20“, 62 mm |
| Sonstiges | Frontgepäckträger bis 12 kg, MIK-Heckgepäckträger bis 27 kg, Kindersitzzulassung, Speedlifter-Vorbau |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line, 75 Nm, Display: Bosch Intuvia 100 |
| Akkukapazität | 545 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour — Reise

KALKHOFF Image C.B Advance+

# Klein trägt groß

Das Kalkhoff Image C.B Advance+ ist klein in seinen Maßen, aber groß in der Vielseitigkeit. Nicht nur passt es dank Einheitsgröße für kleine und große Fahrer, die dürfen dann auch stämmig sein oder mit viel Gepäck reisen: Bis 170 Kilogramm zulässiges Gesamtgewicht bedeuten beim Image C.B Advance+ eine Zuladung von mehr als 142 Kilogramm – Kindersitzzulassung inklusive. Diese immense Zuladung verteilt sich auf Front- und Heckgepäckträger. Bei der Designsprache lässt sich Kalkhoff von den klassischen Kompakträdern inspirieren, interpretiert sie aber eigenständig und durchaus dynamisch. Der Steg im Durchstieg dient als Griff, wenn das Rad einmal getragen werden muss, was trotz knapp 27 Kilogramm dadurch gut funktioniert. Dank Speedlifter und langer Sattelstütze kann jeder Fahrer seine Sitzposition frei wählen. Für Fahrkomfort sind die griffigen und voluminösen Schwalbe-Pneus verantwortlich. Das erledigen sie so gut, dass niemand eine Federgabel vermissen sollte.

## Agilität und Laufruhe

Typisch Kompaktrad hat auch das Kalkhoff einen angenehmen Mix aus Agilität und Laufruhe zu bieten, der das Rad erstaunlich leichtfüßig und leicht zu beherrschen macht. Selbst bei voller Beladung wirkt es weder träge noch nervös. Für guten Vortrieb sorgen der leise und kräftige Bosch Performance Line-Motor und Shimanos Inter 5E-Nabenschaltung, die zwar große Gangsprünge aufweist, die aber vom Motor kompensiert werden können. Die Bremsen sind insgesamt kräftig und gut zu dosieren, bei voller Beladung wünschten wir uns aber etwas größer dimensionierte Scheiben. Das neue Intuvia-Display verbindet sich via Bluetooth mit dem Smart-System, gibt ausgewählte Informationen gut lesbar wieder, den Rest gibt‘s in der App. Das Display ist wegen der Knopfzelle als Stromversorgung im Dunkeln nicht dauerhaft beleuchtet.

**FAZIT**

Das Kalkhoff Image C.B ist ein kompakter Packesel mit viel Fahrkomfort, wendig-agilem Fahrverhalten und kultiviert-leisem Motor. Ein tolles Gesamtpaket.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●◐ |

⊕ Zuladung, Gepäckaufnahme, ein Schlüssel für Rahmenschloss und Akku, Variabilität, Kindersitzzulassung

⊖ Für das mögliche Gesamtgewicht etwas zu klein dimensionierte Bremsscheiben

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note **1,5 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Auf dem Trägerende lässt sich das Rad hochkant abstellen.

De Performance Line ist kultuviert und leise.

| PREIS | 3999 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 28,6 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 130 kg |
| Rahmenarten & Größen | Einheitsgröße* |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Suntour Mobie 34 CGO, 80 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr, Shimano MT-200, 180/160 mm |
| Spritzschützer | Curana Apollo, Aluminium mit Schmutzspoiler |
| Sattelstütze | Satori Trident |
| Sattel | Syncross Capilana Urban |
| Schaltung | Nabenschaltung, Shimano Inter 5E, 5 Gänge |
| Lichtanlage | Busch & Müller, v: Myc / h: Secured E, integriert |
| Bereifung | Schwalbe Super Moto-X, 20“, 62 mm |
| Sonstiges | Gepäckträger mit AVS-System, vorn bis 15 kg, hinten bis 20 kg, zugelassen für AVS-Kindersitze |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Bosch Performance-Line, 75 Nm, Display: Intuvia 100 |
| Akkukapazität | 500 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

BERGAMONT Hans-E N5e Belt

# Der Tausendsassa

Bergamont sitzt mitten im Hamburger Kult-Stadtteil St. Pauli. Vielleicht hat das Team deshalb einen besonderen Blick für urbane Fahrrad-Lösungen. Mit dem Hans-E jedenfalls setzt Bergamont auf ein durchdachtes, in vielen Details optimiertes Kompaktrad für die Stadt. Optisch fällt das Hans-E etwas aus dem Kompaktrad-Rahmen: Als eines der wenigen „Kleinen“ hat es einen voll integrierten Akku, wirkt etwas kantiger als das Gros der Konkurrenz und hebt sich so auf den ersten Blick von dieser ab. Auch eine Federgabel haben nicht alle Kompakten an Bord. Einiges aber teilt es sich mit seinen Stief-Geschwistern: 20-Zoll-Reifen, Speedlifter-Vorbau, abklappbare Pedale etwa. Bergamont verpasst „Hansi“ einen auffälligen, vielseitigen Gepäckträger hinten, auf den man das Rad auch hochkant abstellen kann. Einen weiteren Träger gibt es vorn. So soll das Rad auch für Lastentransport gewappnet sein. Allerdings schultert der Träger hinten nur 20, der vordere immerhin 15 Kilogramm, das zulässige Gesamtgewicht von 130 Kilo ist ebenfalls nicht der Bestwert dieser Klasse. Im Gesamtpaket aber zeigt sich das kleine Bergamont als Tausendsassa.

## Passender Komponentenmix

Denn die Sitzposition ist sehr angenehm, der Federungskomfort der Reifen zusammen mit der Federgabel ist spitze – selbst auf Schotterstrecken und Kopfsteinpflaster. Das Rad ist schön wendig, ohne an Laufruhe zu geizen. So machen auch lange Touren und sogar Radreisen Spaß. Auch der kultivierte und leise, dabei recht kraftvolle „mittlere“ Bosch-Motor Performance Line passt zum Hans-E. Zusammen mit der 5-Gang-Nabenschaltung erklimmt man auch lange Anstiege souverän. Die Bremsen passen zu Rad und möglichem Gesamtgewicht, verzögern kräftig und gut dosierbar. Dank langer Sattelstütze und Speedlifter passt das Rad auch großen Fahrern.

**FAZIT**

Das Hans-E ist ein feines Kompaktrad mit einigen durchdachten Lösungen. Der Antrieb überzeugt, die Zuladung etwas weniger.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●◐ |

⊕ Fahreigenschaften, platzsparend aufstellbar, Ladebuchse hoch angebracht, ergonomisch, komfortabel

⊖ Erschwerte Akkuentnahme nach unten, Mittelbauständer

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note **1,6 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Kompakte Bedieneinheit mit Farbdisplay: Boschs Purion 200.

Der Performance Line-Motor liefert dynamische Beschleunigung.

| PREIS | 3999 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 27,3 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 140 kg |
| Rahmenarten & Größen | Einheitsgröße: 42 cm |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | starr, Kreidler |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr., Shimano BR-MT200, 180/160 |
| Spritzschützer | Kunststoff, SKS A69 |
| Sattelstütze | Humpert Ergotec Atar, 31,6, 400 mm |
| Sattel | Selle Royal Essenza |
| Schaltung | Nabenschaltung, Shimano Nexus, 5 Gänge |
| Lichtanlage | v: Hermanns MR4, 40 Lux / h: Trelock LS 654 |
| Bereifung | Schwalbe Marathon Super Moto, 20“, 62 mm |
| Sonstiges | Gates-Riemen; Gepäckträger (25 kg); Front-Träger (10 kg); verst. Vorbau: by.schulz Speedlifter T150 |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line, 75 Nm, Display: Bosch Purion 200 |
| Akkukapazität | 625 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour — Reise

KREIDLER Vitality Eco Compact 2.0

# Kompakter Vielseiter

In glänzendem Petrol gefärbt, sticht neben stilvoller Optik bei erstklassiger Rahmenverarbeitung auch sofort die geländetaugliche Bereifung des Vitality Eco Compact 2.0 ins Auge. Sauber integriert und nach oben entnehmbar, sitzt der reichweitenstarke Akku unter einer robusten Kunststoffklappe im Unterrohr. Darunter ist Boschs 3,2 kg wiegender Performance Line als Teil des Smart Systems im Kurbelbereich verbaut – und verpasst dem Kompaktrad eine ordentliche Portion Schubkraft. Im Cockpit ist die Lenkerhöhe dank Speedlifter werkzeuglos anpassbar, weiter sorgen die kompakte Purion 200 Bedien-Display-Einheit sowie Schaltungsdrehgriff der Shimano Nexus-5-Gang für Aufgeräumtheit. Weiter komplettiert ein Gates-Carbonriemen den wartungsarmen Antrieb. Mit 35 kg, verteilt auf Gepäckträger (25) und Frontloader (10), lässt sich gewichtsverteilt reichlich zuladen – bei zulässigem Systemgewicht von 140 kg.

### Souverän & antriebsfreudig

Auf dem weichen Sattel Platz genommen, rollt das Kreidler laufruhig von dannen. Die Reifenwahl erweist sich schnell als Top-Mix aus guter Abrollperformance und verlässlichem Grip auf Schotter. Auch die Wendigkeit sowie Spurtreue begeistern sofort – die leicht nach vorne gekröpfte Starrgabel bringt spürbar etwas Weiche in die Ansteuerung. Moderat bergauf macht das E-Kompaktrad, gut hörbar, im Turbo-Modus eine souveräne Figur. In der Ebene schiebt der Mittelmotor in Eco oder Tour harmonisch-gleichmäßig an und erzeugt ein sehr natürliches Fahrgefühl. Bei Maximalbeladung stellt sich zwar leichtes Rahmenflattern ein, das Sicherheitsgefühl ist – auch dank der bissig zupackenden hydraulischen Scheibenbremsen – davon jedoch unbeeinträchtigt. Apropos: Ein Bremslicht warnt rückwärtigen Verkehr in dichter Rushhour zusätzlich, das Hermanns-Frontlicht leuchtet parallel dazu nach vorne gut aus.

**FAZIT**

Kompakt, antriebsstark und zuladungsfreudig: Kreidlers Vitaliy Eco Compact 2.0 überzeugt mit breitem Einsatzspektrum – auch im moderaten Gelände.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●● |

⊕ Rahmenverarbeitung, Bremslicht, Fahrperformance, Akku-Kapazität, Wartungsarmut

⊖ Rahmensteifigkeit könnte höher ausfallen, Werkzeug für Sattelanpassung nötig

| Preis-Leistung | ●●●●◐ |
|---|---|

Note **1,6 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Praktisch: der Frontträger am stylisch roten Rahmen.

Top: Riemen statt Kette und stufenlose Enviolo-Schaltnabe.

| PREIS | 4599 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 29,6 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 180 kg |
| Rahmenarten & Größen | Einheitsgröße; Körper-größe 1,60 – 1,95 m |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | starr, Aluminium |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremsen, TRP HD-EU817, 180/160 mm |
| Spritzschützer | SKS, A69R, vorne m. Spoiler |
| Sattelstütze | by.Schulz G.2 |
| Sattel | Selle Royal LookIn HD |
| Schaltung | Nabenschaltung, Enviolo TR, stufenlos |
| Lichtanlage | Contec; v: DLUX 80E+ / h: TL-335 Stop, mit Bremslicht |
| Bereifung | Continental E Contact Plus, 20“, 62 mm |
| Sonstiges | Vorbau by.Schulz, SDS, 70 mm, 31,8 mm; Lenker: Ergotec Lady Town Level 6; Griffe: Herrmans |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line, Display: Bosch Kiox, u.a. mit Schiebehilfe |
| Akkukapazität | 545 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

QIO Eins+ P-E

# Stylischer Flitzer

Wow! Ultramodernes Rahmendesign, jedes Rohr differenziert, Extra-Streben in Vorder-Bereich und Rahmenmitte, Aero-Gabel. Priorität haben Style und Steifigkeit für Top-Fahrperformance. Trotzdem ist ein tiefer und breiter Ein-/Ausstieg realisiert. Die Faszination des Qio Eins+ steigern acht Farb-Optionen. Unser Testrad rollt in rassigem Imola Rot an den Start – auf 20“-Breitreifen. Es besitzt zwei Gepäckträger: Der am Heck (mit Adapter für Ortlieb QL 3.1-Taschen) verträgt 27 Kilo. Der Fronträger 15. Die kurze Kompaktrad-Bauart ist nicht nur praxisfreundlich (beim Parken, Wenden, Schieben, Nutzen eines Lifts ...). Weil sich der Lenker weit ausziehen (Einstellung Fahrergröße) sowie versenken, um 90° verdrehen und arretieren lässt, ist auch ein platzsparender Transport im Kofferraum oder Camper garantiert. Dazu passt gut, dass das QiO Faltpedale besitzt – die allerdings vor dem Ausklappen etwas fummelig entriegelt werden müssen. Für Komfort sollen Flossengriffe (bitte künftig volumiger) sorgen, eine Spiralfeder-Sattelstütze, ein Gelsattel und das üppige Volumen der Reifen. Die – mit weniger Luftdruck gefahren – samtweich abrollen.

## Ausgewogenes Fahren

Statt dem bulligen Bosch CX-Motor verbaut QiO den mehr als ausreichend kräftigen Performance-Motor. Eine sehr gute Wahl. Denn der läuft kultivierter und kann höhere Reichweiten aus dem 545-Wh-Akku holen. Keine Kette, sondern ein Carbonriemen (ölfrei; sauberer Transport im Innenraum) leitet die Kraft zur Enviolo-Schaltnabe. Die lässt sich via Drehgriff stufenlos schalten. Was beim Qio erfreulich mühelos gelingt, selbst bei hohem Motor- und Pedaldruck! Lob für die ausgewogenen Fahrleistungen – gepflegt geradeaus, im Slalom wendig. Dass die Bremsgriffe etwas rau wirken, stört kaum, die Scheibenbremsen verzögern gut.

**FAZIT**

Das QiO Eins+ P-E begeistert mit seinem Rahmenbau, acht Farbvarianten, Style und cleverer Komponenten-Auswahl. Stimmig sind Fahrperformance und Preis. Tipp: Probe fahren!

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Design | ●●●●● |

⊕ Fahreigenschaften, Rahmen, Antrieb, Ausstattung

⊖ Raue Bremsgriffe, keine Flaschenhalterösen

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note 1,6 **Sehr gut**

*Fotos: Jürgen Amann*

Ösen an Steuerrohr und Gabel für noch mehr Gepäck.

Stilvoll: Brooks-Sattel mit Satteltasche.

I:SY E5 ZR F CX Century

# Easy und cool

| PREIS | 4999 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 25,1 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 150 kg |
| Rahmenarten & Größen | Einheitsgröße für Fahrer von 1,50 bis 1,85 Meter |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Aluminium, starr |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremsen, Tektro HD-T532, 4-/2-Kolben, 180/160 mm |
| Spritzschützer | SKS; Kunststoff |
| Sattelstütze | Aluminium |
| Sattel | Brooks B17 |
| Schaltung | Nabenschaltung, Shimano Inter 5E, 5 Gänge |
| Lichtanlage | Fuxon, v: FF-100EB mit Fernlicht / h: RL 130 EB BL mit Bremslicht |
| Bereifung | Schwalbe Super MotoX, 20“, 62 mm |
| Sonstiges | Satteltasche, Retro-Look, Gepäckträger bis 27 kg mit MonkeyLink und Kindersitzfreigabe, Rahmenschloss |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line CX, 85 Nm, Display: Kiox 500 |
| Akkukapazität | 545 Wh |
| Reichweite | R200: 70 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

Martin Kuhlmeier aus Ostwestfalen ist mit seinem i:SY der Begründer der gesamten Kompaktrad-Klasse. Das Rahmendesign hat sich seit der ersten Idee von 2007 nicht verändert, wohl aber haben Kuhlmeier und sein Team die Räder insgesamt immer weiter entwickelt. Die aktuelle Generation setzt auf Boschs Smart-System und schöpft dieses umfassende Antriebskonzept mit Wegfahrsperren, App-Verbindung und natürlich Akkus und Motoren nahezu gänzlich aus. Im E5 ZR F CX Century etwa setzt i:SY auf das neue, große Kiox 500 Display, das es so nur im Smart System gibt. Optisch ist unser Testrad eine Mischung aus klassisch und modern: Der neueste Rahmen mit Speedlifter, zahlreichen Ösen für Anbauteile wie Getränkehalter oder Zusatzgepäckträger und dem sehr variablem Gepäckträger wird ergänzt mit Lederkomponenten wie Schraubgriffe, einer Satteltasche und dem ikonischen Brooks-Sattel. Der will einige gute Kilometer eingefahren sein, entfaltet dann aber seinen unnachahmlichen Komfort.

## Viel Zuladung

Auch die dicken Schwalbe-Reifen sorgen für Komfort, denn sie ersetzen, mit passendem Luftdruck gefahren, die Federgabel. Die Sitzposition kann sich jeder Fahrer frei wählen: Von sportlich-gestreckt bis komfortabel-aufrecht ist vieles möglich. Boschs Power-Motor CX sorgt für mächtig Schub, den Shimanos Inter 5E-Nabenschaltung auf die Straße überträgt. Die Nabenschaltung ist mit ihren fünf Gängen speziell für E-Bikes entwickelt, denn die recht großen Gangsprünge gleicht der Motorschub aus. Die Fahrleistungen des i:SY sind sehr souverän. Agilität gepaart mit viel Laufruhe ergeben das typische, überzeugende Kompaktrad-Gefühl. Mit 150 kg zulässigem Gesamtgewicht lässt sich auf dem i:SY sogar richtig viel mitnehmen. Dass die Masse sicher zum Stehen kommt, dafür sorgen knackige Bremsen.

**FAZIT**

i:SY bleibt i:SY: Das E5 ZR F CX Century macht einfach Spaß. Mit der aktuellen Ausstattungsvariante kommt eine ordentliche Portion Stil obendrauf. Echt cool, echt easy.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●● |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●● |
| Wartungsaufwand | ●●●●◐ |

⊕ Stylische Ausstattung, Fahrkomfort, Antrieb, Zuladung, Rahmenschloss

⊖ Ledergriffe etwas rutschig

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note **1,4 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

AB 5000 €

CITY/URBAN

Passt super zum Carbon-Kompaktrad: Boschs leichter SX-Motor.

Groß und umfangreich: das Kiox-500-Display.

| PREIS | 5599 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 20,1 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 150 kg |
| Rahmenarten & Größen | Einheitsgröße für Fahrer von 1,50 bis 1,85 Meter |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Carbon |
| Gabel | Carbon, starr |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremsen, Tektro HD-T532, 4-/2-Kolben, 180/160 mm |
| Spritzschützer | Aluminium |
| Sattelstütze | Aluminium |
| Sattel | Zecure Hydro Foam |
| Schaltung | Nabenschaltung, Shimano Inter 5E, 5 Gänge |
| Lichtanlage | Fuxon, v: FF-100EB mit Fernlicht / h: RL 130 EB BL mit Bremslicht |
| Bereifung | Schwalbe Super MotoX RaceGuard, 20“, 62 mm |
| Sonstiges | Gepäckträger mit Monkeyload, 27 kg Zuladung, Kindersitz-geeignet, Speedlifter, Faltpedale |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Bosch Performance-Line SX, 55 Nm, Display: Kiox 500 |
| Akkukapazität | 545 Wh |
| Reichweite | R200: 75 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour — Reise

I:SY Skyfly E5 ZR F

# Leichter Himmelsstürmer

Das komplett neu entwickelte Skyfly ist das erste Light-E-Bike der Kompaktradpioniere von i:SY. Gut 20 Kilogramm wiegt das Carbonrad. Brandneu sind der gesamte Rahmen, die Gabel sowie die Gepäckaufnahme mit MonkeyLink und Kindersitzfreigabe. Selbst beim Schnellspanner am Sattelrohr hören die Neuerungen nicht auf. Gleichzeitig hält i:SY an seinen bewährten Tugenden fest: Agiles Handling, komfortable Sitzposition, vielseitige Einsatzmöglichkeiten, Einheitsgröße für (fast) alle Fahrer dank variablem Vorbau, pfiffige Ideen für einen einfachen Transport in der Bahn, im Kombi und dem Camper. Bei der Sicherheit spart i:SY nicht: Neben den vielen Schutzfunktionen über die Bosch-Flow-App gibt es einen Frontscheinwerfer mit Fern- und eine Heckleuchte mit Bremslicht.

## Bosch SX-Motor passt

Auf dem i:SY Skyfly fühlen sich Kompaktrad-Freunde sofort wohl. Die Sitzposition ist aufrecht, lässt sich dank langem Sattelrohr und Speedlifter-Vorbau auf Körpergrößen zwischen etwa 1,50 und 1,85 Meter einstellen. Das große Kiox 500-Display bietet viel Umfang und lässt sich super ablesen. Ergänzt wird es mit der Bosch-App. Passend zum geringen Gewicht, werkelt am Tretlager der neue Bosch-Leichtmotor SX mit 55 Nm. Er ist extrem laufruhig und leise, entfaltet seine Kraft typisch Bosch recht natürlich und harmonisch. Die Bremsen sind zuverlässig, kräftig und gut zu dosieren. Vor allem vorn die 4-Kolben-Anlage überzeugt. Bei einem möglichen Gesamtgewicht von bis zu 150 kg aber dürfen die Scheibendurchmesser gerne eine Nummer größer ausfallen. Das Skyfly tänzelt geradezu um Hindernisse, lässt sich spielend leicht führen. Es passt sowohl in die Stadt als auch auf lange Freizeittouren. Der Preis ist hoch, aufgrund der vielen Innovationen und der hochwertigen Ausstattung aber gerechtfertigt.

**FAZIT**

Das i:SY Skyfly E5 ZR F ist ein toller, leichter und wendiger Allrounder. Er hebt die i:SY-Idee auf ein neues Level!

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●● |
| Wartungsaufwand | ●●●●◐ |

⊕ Leicht, hohe Zuladung, stimmiger Komponentenmix, Kindersitzzulassung

⊖ Tasten der Bosch-Kompakt-Remote etwas klein

| Preis-Leistung | ●●●●○ |
|---|---|

Note 1,4 Sehr gut

*Fotos: Gideon Heede*

# 9x ElektroRad lesen & Prämie sichern!

## F100 Bio Kettenöl

- Besteht zu >90 % aus nachwachsenden Rohstoffen
- Beste F100-Performance
- Sehr hoher Verschleiß-schutz und Schmier-leistung

## Crankbrothers Gem S Pump

- Länge: 176 mm
- Druck: 100+psi / 7+bar
- Gewicht: 131 g

## Voxom Sechskant-schlüssel-Set

Größen: 1,5; 2; 2,5; 3; 4; 5; 6; 8; 10 mm

## Lezyne RAP II Multitool

Mit 18 Funktionen

## Jetzt bestellen für nur 60,– Euro

shop.bva-bikemedia.de

089/416 15 40-0

service@bva-bikemedia.de

BVA BikeMedia Kundenservice,
Fraunhoferstraße 9-11, 85737 Ismaning

## Ihre Abo-Vorteile

- ✓ Keine Ausgabe mehr verpassen
- ✓ Kostenlose Lieferung
- ✓ Immer früher lesen als am Kiosk
- ✓ Zugang zum E-Paper

**www.radfahren.de**

**Ja, ich bestelle ElektroRad** zum Jahrespreis von 60,– € im Inland und 80,– € Ausland (jeweils inkl. der gesetzlichen MwSt., Porto und Versand). Das Abonnement umfasst 9 Ausgaben pro Jahr, Inland inkl. Online Zugriff. Es wird deutschlandweit versandkostenfrei geliefert und ist nach dem 1. Bezugsjahr jederzeit kündbar. Dieses Angebot gilt, solange der Vorrat an Prämien reicht. Der Verlag wird ggf. eine Ersatzprämie anbieten. Der Versand der Prämie erfolgt nach dem 14tägigem Widerrufsrecht. Prämienversand nur im Inland möglich. **Als Dankeschön erhalte ich:**

☐ **F100 Bio Kettenöl (PR295)** ☐ **Lezyne RAP II Multitool (PR237)** ☐ **Crankbrothers Gem S Pump (PR276)** ☐ **Voxom Sechskant-Set (PR312)**

Anrede ☐ Herr ☐ Frau

| | |
|---|---|
| Vorname Name | Name der Bank |
| Straße Hausnummer | IBAN |
| PLZ Ort | BIC |
| E-Mail Adresse | Datum, Unterschrift X |

**Widerrufsrecht:** Innerhalb zwei Wochen nach Absenden meiner Bestellung kann ich diese ohne Begründung beim BVA BikeMedia Kundenservice, Fraunhoferstraße 9-11, 85737 Ismaning in Textform (Brief oder Mail) widerrufen. Zur Fristwahrung genügt die rechtzeitige Absendung.
Ich erkläre mich mit der elektronischen Verarbeitung meiner personenbezogenen Daten zum Zwecke der Abonnementabwicklung einverstanden.
Ich ermächtige die BVA BikeMedia GmbH, Fraunhoferstraße 9-11, 85737 Ismaning, Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der BVA BikeMedia GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen.
Gläubiger-Identifikationsnummer: DE64ZZZ00002253873 (Zahlungsempfänger: Gundlach Holding GmbH)
Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Präzise Schaltvorgänge: die automatische Shimano Cues Di2.

Cockpit mit zum Fahrer hin gekröpftem Lenker und Rückspiegel.

| PREIS | 8827 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 36,9 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 180 kg |
| Rahmenarten & Größen | Einheitsgröße: 1,59 bis 2 Meter |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | starr, Aluminium |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr., Shimano BR-MT200, 160/160 |
| Spritzschützer | Aluminium, SKS, 69 mm |
| Sattelstütze | - |
| Sattel | Liegeradsitz ErgoMesh Premium mit Orthoflex-Technologie + Kopfstütze |
| Schaltung | autom. Kettenschaltung, Shimano Cues Di2, 10 Gänge |
| Lichtanlage | v: B&M IQ-XS friendly, 80 Lux / h: B&M Toplight 2C DC |
| Bereifung | Schwalbe Super Moto X, 20“, 62 mm |
| Sonstiges | Sitz-Dämpfer: DNM DV-22; Korb m. 25 kg Traglast; Add-On-Bags am Sitz; optional: 630-Wh-Akku |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Shimano Steps EP 801 Cargo, 85 Nm, Display: Shimano SC-EN500 |
| Akkukapazität | 418 Wh |
| Reichweite | > 50 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

HP VELOTECHNIK Delta TX

# XXL-Komfort auf drei Rädern

Seit über 30 Jahre ist HP Velotechnik ein großer Name auf dem Liegerad-Markt. Entwickelt und von Hand montiert wird in Kriftel bei Frankfurt – so auch das Sesselrad Delta TX, das mit erhöhter Kippsicherheit, ausgeprägtem Sitzkomfort und besonders leichtem Einstieg nicht nur Senioren ansprechen soll. Der voluminöse Alu-Rahmen strahlt, gemeinsam mit 62-mm-breiten Pneus, hohe Stabilität am rundum sehr aufgeräumten Fahrzeug aus. Darüber hinaus kann dank Baukastensystem gezielt individuell angepasst werden – bei unserem Test-Trike ist mit Shimanos kräftigem, mit Drehmoment-Sensorik ausgestattetem, EP 801 Cargo-Motor mächtig Schubkraft vorhanden. Außerdem lässt die vollautomatische Cues Di2-Kettenschaltung den Fokus auf komfortorientierten Fahrspaß richten. Die hohe Zuladung von knapp 145 kg (Fahrer inklusive) kann sich auf einen Korb im Heck sowie Add-On-Bags am Sitz verteilen.

## Zügig, agil & sehr bequem

Bequem eingestiegen, sind die ergonomisch geformte Sitzfläche sowie Rückenlehne stufenlos sehr präzise anpassbar. Schnell und auffallend leichtläufig flitzt das Delta TX los und macht dank lässiger Sitzhaltung und gefedertem Hinterbau auch auf Schotterwegen sofort Laune. Nach oben greifend, liegt der stark zum Fahrer gebogene Lenker wie ein Lenkrad in der Hand und lässt die sehr direkten Lenkmanöver sicher ausführen. Wer lieber manuell schalten will, macht dies per Knopfdruck – nach gleich-bequemen Muster wird links zwischen drei U-Modi gewechselt. Hier meistert das Trike in Stufe 3/3 moderate Steigungen souverän – und vermittelt bergab durch eine satte Straßenlage jederzeit Sicherheit. Apropos: Auch die Shimano-Bremsanlage ist Herr der Lage, wenn abrupte Stopps nötig sind. Sehr praktisch: Zum Transport lässt sich das Delta TX in wenigen Minuten platzsparend in drei Teile zerlegen.

**FAZIT**

Mit dem Delta TX hat HP Velotechnik ein Sesselrad konzipiert, das mit ausgefeilten Komfortelementen, starkem Motor sowie flink-automatischem Handling überzeugt.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●● |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●◐ |

⊕ Sitz- und Dämpfungskomfort, Schaltautomatik, agile Fahreigenschaften, große Individualisierbarkeit

⊖ Display n. perfekt lesbar, Schaltknöpfe m. Handschuhen umst. bedienbar

**Preis-Leistung** ●●●●●

Note
**1,4 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Elektro Rad

# Das E-BIKE Magazin

## TESTS, TOUREN, TIPPS & MEHR

- Pedelecs aller Klassen im Test
- Fahrsicherheits-Tipps und Produkt-Tests
- Spannende Interviews und Reportagen
- Top-Ziele in traumhaften Reise-Berichten
- In jedem Heft: Rund 20 Seiten E-Mountainbike

## ANGEBOTE, RABATTE & INFORMATIONEN

www.radfahren.de/elektrorad-magazin

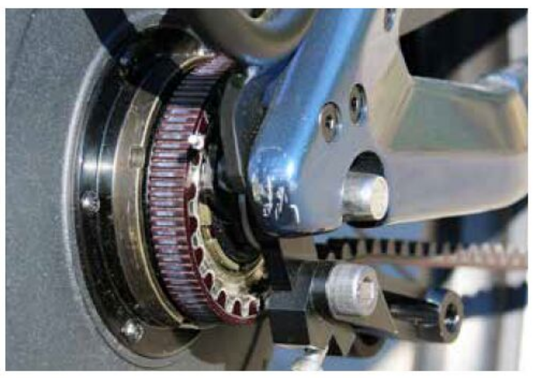
BVA

Eine Publikation der BikeMedia

AB 5000 €

CITY/URBAN

Klever(e) Innovation: Der Blinker für das S-Pedelec.



Sturmey Archer, die einzige Nabenschaltung für Heckmotoren.

KLEVER Y Gala 45

# Wolf im Schafspelz

| PREIS | 5799 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 38,5 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 158,5 kg |
| Rahmenarten & Größen | Tiefeinst.: 47,5 cm |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Klever Fork Travel, 80 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr., Klever, 203/180 mm |
| Schaltung | Nabenschaltung, Sturmey Archer 5 Speed, 5 Gänge, in Motor integriert |
| Lichtanlage | v: Klever HL mit Fernlicht / h: Roxim R3E |
| Bereifung | Continental ContactPlus City e50, 55-584 |
| Sonstiges | Blinker, Hupe, mehrere Akkugrößen, Klever-App, Rekuperation, Riemen-antrieb |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebs-konzept | Heckmotor, TDCM, 49 Nm/600 W, Display: Klever 2.8 |
| Akkukapazität | 850 Wh |
| Reichweite | >50 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

FAHRVERHALTEN
Laufruhig — Agil

SITZPOSITION
Aufrecht — Sport

EINSATZBEREICH
Tour — Reise

Souveräne Gelassenheit mit Bums am Heck – so lässt sich das Klever Y Gala 45 gut zusammenfassen. Auf den ersten Blick erwartet niemand ein S-Pedelec, das locker mit 45 km/h im Verkehr mitschwimmt. Aufrechte Sitzposition, tiefer Durchstieg, 26-Zoll-Breitreifen – das alles spricht eher für ein gemütliches Feierabendrad. Wer auf dem Cruiser aber die höchste Unterstützungsstufe aktiviert, der geht ordentlich ab. Doch nicht nur das mögliche Tempo macht das Y Gala 45 zu einer Überraschung. Die Mischung aus komfortabler Sitzposition, Wendigkeit und solider Straßenlage macht den gemütlichen Kölner zu einem Unikat unter den S-Pedelecs. Komfort beim Sitzen bringt der deutlich gekröpfte Lenker mit ergonomischen Griffen, der bequeme, durchaus straffe Sattel, die aufrechte Haltung. Beim Fahren kommt der Komfort von den breiten 26-Zoll-Reifen, die zudem eine gute Spur Agilität bringen. Auch die Federgabel trägt zur tollen Straßenlage bei.

Der TDCM-Motor mit Biactron 2.0-Setup wirkt eine kleine Spur behäbiger als der hauseigene Klever-Motor. In Kombination mit der Sturmey Archer-Nabenschaltung macht er dem Bike trotzdem ordentlich Beine. 45 km/h erreicht man im Flachland ohne echte Kraftanstrengung.

## Hebt die Akzeptanz

Im Y Gala setzt Klever auf den mittelgroßen 850-Wh-Akku. Er sitzt tief im Durchstieg und erhöht den Fahrkomfort, senkt er doch den Schwerpunkt des Bikes. Die Lichtanlage ist sehr hell. Inklusive Fernlichtfunktion wird die Nacht zum Tag. Der Blinker sorgt für sicheres Abbiegen, ohne die Hand vom Lenker nehmen zu müssen. Schöner Nebeneffekt: Das Abbiegelicht erhöht die Akzeptanz im Straßenverkehr. Wir haben den Eindruck, insbesondere Autos nehmen das Rad damit mehr als vollwertiges Verkehrsmittel wahr. Am Gepäckträger hätten wir uns eine weitere Taschenstrebe gewünscht.

**FAZIT**

Das Klever Y Gala ist wahrlich ein Wolf im Schafspelz – im bestmöglichen Sinne. Komfort trifft Tempo. Uns gefällt's!

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Design | ●●●●○ |
| ⊕ | Fahrkomfort, Blinker, Akkuvarianten, Antrieb, Bremsen |
| ⊖ | Keine zweite Gepäckstrebe am Träger |
| **Preis-Leistung** | ●●●●◐ |

Note
**1,5 Sehr gut**

*Fotos: Stephan Kümmel*

Klevers hauseigener Biactron-Motor mit 49 Nm Drehmoment.

Das N Pinion hat ein Getriebe – wie der Name schon sagt.

KLEVER N Pinion 45

# Souverän und schnell

| PREIS | 6599 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 37,7 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 187,7 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 54, 57* cm |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Klever Fork Travel, 100 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr., Klever, 203/180 mm |
| Schaltung | Getriebeschaltung Pinion C1.9, 9 Gänge |
| Lichtanlage | v: Klever HL mit Fernlicht / h: Roxim R3E |
| Bereifung | Schwalbe Super Moto-X 62-584 |
| Sonstiges | Blinker, Hupe, mehrere Akkugrößen, Klever-App, Rekuperation, Riemenantrieb |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Heckmotor, Biactron 2.0, 49 Nm/600 W, Display: Klever 2.8 |
| Akkukapazität | 1200 Wh |
| Reichweite | >75 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

Das dritte S-Pedelec-Modell von Klever gibt es nun auch mit Pinion-Getriebe. Im Frühjahr testeten wir bereits das N Rogue 45 mit Kettenschaltung. Das N Pinion hebt das schnelle, klassisch gezeichnete Tourenrad noch eine Stufe höher. Denn ein S-Pedelec ist in erster Linie ein Pendlerrad, da sind die hohe Bandbreite, einfache Bedienung und Wartungsarmut des Getriebes Gold wert. Einige weitere Details des Bikes erfreuen Alltagsnutzer ebenfalls: Da sind die mit der Konzernmutter Kymco – einem Motorroller-Spezialisten – entwickelten, zuverlässig zupackenden hydraulischen Scheibenbremsen, das ebenfalls hauseigene sehr helle Frontlicht mit Fernlichtfunktion und die Blinker. Als erster Hersteller überhaupt setzt Klever in einem einspurigen, klassisch geschnittenen Fahrrad das vom Auto bekannte Abbiegelicht ein. Nur HP Velotechnik war bei seinem schnellen Liegedreirad schneller.

## Stabile Straßenlage

Das N Pinion ist ein echtes Schwergewicht. Fast 38 Kilogramm bringt es auf die Waage. Das liegt unter anderem am 1200-Wh-Akku, der in höchster Unterstützung dann aber auch für 71 Kilometer Reichweite gut ist – ein ordentlicher Wert für ein so schweres und schnelles E-Bike. Denn schnell ist es nicht nur auf dem Papier. Der Biactron 2.0-Motor ist schon bei geringen Geschwindigkeiten präsent. Ab etwa zehn Stundenkilometern schiebt er sehr kraftvoll und problemlos bis zur Unterstützungsgrenze von 45 km/h auf flacher bis leicht welliger Strecke. Selbst in mittleren Anstiegen sind die 40 km/h locker drin, erst in Steilstücken verliert das Rad merklich an Tempo. Die breiten Reifen und die robuste Federgabel sorgen für eine satte Straßenlage, das Fahrverhalten bleibt bis ins hohe Tempo hinein äußerst stabil – auch mit dem täglichen Pendlergepäck am Heck.

## FAZIT

Das durchaus schwere Bike lässt sich sehr schnell bewegen. Fahrwerk und Gewicht sorgen für eine satte Straßenlage. Das Bike ist mit einem Wort: souverän.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●● |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Design | ●●●●◐ |

⊕ Satte, stabile Straßenlage, Blinker, Bremsen, Reifen, Lichtanlage, Motor, verschiedene Akkugrößen

⊖ Etwas kippeliger Hinterbauständer

| Preis-Leistung | ●●●●◐ |
|---|---|

Note
**1,4 Sehr gut**

*Fotos: Stephan Kümmel*

Die Magura-Bremsen lassen sich gut dosieren.

Speedhub und Riemen – ein wartungsarmes Duo.

| PREIS | 6649 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 25,1 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 150 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: Einheitsgröße* |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | starr, Aluminium |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr. Magura MT4e, 180/160 mm |
| Spritzschützer | SKS A65, Kunststoff |
| Sattelstütze | Aluminium, starr |
| Sattel | Zecure Comfort |
| Schaltung | elektr. Nabenschaltung, Rohloff Speedhub R14 |
| Lichtanlage | v: Supernova M99 mini, Fernlicht / h: Supernova M99 TL, Bremslicht |
| Bereifung | Schwalbe Pick Up Super Defence, 20“, 60 mm |
| Sonstiges | Rahmenschloss, Gepäckträger bis 27 kg, Speedlifter-Vorbau, Hupe |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line Speed, 85 Nm, Display: Nyon |
| Akkukapazität | 500 Wh |
| Reichweite | R200: 71 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Stadt — Tour

I:SY Speed R14 ZR

# Speed-Cruiser

Gleich zwei auf den ersten Blick recht ähnliche S-Pedelecs haben wir getestet. Im Detail aber unterscheiden sich die beiden i:SY doch erheblich. Das Speed R14 ZR ist ein klassisches i:SY. Das heißt: Bosch-Motor, 500-Wh-Akku hinterm Sitzrohr, Speedlifter-Vorbau, praktischer Hebegriff im Durchstieg. Das ikonische Design bleibt beim Speed bestehen. Komfort und Ergonomie befinden sich auf gewohnt hohem Niveau. Für die schnelle Version setzt i:SY auf robuste Reifen mit leisem Abrollen und viel Grip auf Asphalt, die aus dem Cargo-Bereich stammen. Spiegel und Hupe sind sehr hochwertig. Das gilt auch für den sehr hellen Supernova-Scheinwerfer mit Fernlicht. Der Gepäckträger schultert bis zu 27 kg, eine Kindersitzzulassung ist auf einem S-Pedelec aber ausgeschlossen. Dank Speedlifter und Faltpedale macht sich das i:SY schnell klein, das gefällt Pendlern und Campern.

## Sicherheit durch Laufruhe

Der Fahrer nimmt angenehm aufrecht Platz. Das Cockpit ist ergonomisch und komfortabel mit gekröpftem Lenker. Wegen der 20“-Reifen ist das Rad sehr wendig. i:SY verpasst ihm aber auch die gerade bei S-Pedelecs sehr gewollte Laufruhe. Das vermittelt bei hohem Tempo viel Sicherheit. Trotz riesiger Riemenscheibe vorn (63 Zähne), kleinstmöglichem Ritzel hinten (19 Zähne) und breit gespreizter, robuster und wartungsarmer Rohloff R14-Schaltung, ist die Trittfrequenz jenseits der 40 km/h hoch. Zudem kommt ab diesem Tempo der Bosch-Mittelmotor an seine Grenze. 45 km/h sind möglich, aber nur mit ordentlicher Eigenleistung. Im Schnitt etwa 32 bis 36 km/h sind eher realistisch als dauerhafte 45 km/h. Hier hat ein Heckmotor Vorteile. Beim Verzögern kann man sich auf die Magura-Bremsen verlassen. Sie sind bissig und gut zu dosieren. Die Scheiben selbst dürften für ein S-Pedelec gerne etwas größer sein.

**FAZIT**

Komfort, Variabilität und Wendigkeit machen das i:SY Speed R14 ZR zu einem tollen Pendlerrad, wenn auch nicht ganz mit Highspeed.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●● |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●● |
| Wartungsaufwand | ●●●●◐ |

⊕ Variabilität, Komfort, Fahrverhalten

⊖ Jenseits der 40 km/h etwas schwacher Motor

| | |
|---|---|
| Preis-Leistung | ●●●●◐ |

Note **1,4 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Pinion MGU: enorme Motorpower & effizientes 12-Gang-Getriebe.

Top: Elektronische Gangwechsel durch leichtes Knopf-Antippen.

| PREIS | 6799 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 26,97 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 150 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: Einheitsgröße* |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | starr, Aluminium |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr., Magura MT-C, 180/180 mm |
| Spritzschützer | Aluminium, i:SY |
| Sattelstütze | Aluminium, starr |
| Sattel | Zecure Trekking, Hydro Foam |
| Schaltung | Getriebeschaltung, Pinion MGU E1.12S, 12 Gänge |
| Lichtanlage | v: Supernova M99 mini, Fernlicht / h: Supernova M99 TL, Bremslicht |
| Bereifung | Schwalbe Pick Up Super Defence, 20“, 60 mm |
| Sonstiges | Abus-Rahmenschloss, Gepäckträger bis 27 kg, Speedlifter-Vorbau, Hupe, Seitenspiegel |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Pinion MGU E1.12S, 85 Nm, Display: FIT DSP1-L, 3,5“ |
| Akkukapazität | 800 Wh |
| Reichweite | R200: 110 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Stadt – Tour

### I:SY Speed XXL P12 ZR

# Rasanter Kompaktflitzer

Kompaktrad in S-Pedelec-Variante: ausgestattet mit Pinions revolutionärer Motor-Getriebe-Einheit MGU befährt i:SY mit seinem Speed XXL P12 ZR Neuland und zeigt abermals eindrucksvoll, welche Potentiale in den „Kleinen“ stecken. Der edle in pepper black gefärbte Alu-Rahmen wirkt trotz nun auf Kräfte von 45 km/h hin ausgelegt weiterhin filigran und optisch wie aus einem Guss. Sämtliche Anbauteile in der Rahmenfarbe gehalten, wirkt auch der üppige 800-Wh-Akku hinter dem Sitzrohr quasi integriert – und auch die S-Variante der E1.12 MGU verschmilzt formschön und elegant ins Gesamtbild, das mit den i:SY-typischen Zusatzverstrebungen auch Tragfähigkeit ausstrahlt. Nahezu wartungsarm daherkommend, wird der Antrieb mit einem Carbonriemen komplettiert. Außerdem von hoher Qualität: die S-Pedelec-spezifischen Teile wie Seitenspiegel und Hupe sowie die Supernova-Lichtanlage mit Bremslicht.

## Agil & richtig schnell

Von hohem Cockpitkomfort dank gut in der Hand liegendem Lenker geprägt, fährt das i:SY agil und spurtreu auf Asphalt liegend zugstark los. Sehr sinnvoll für Straßenfahrten bereift, begünstigen die 20-Zoller die sehr direkte Ansteuerung sowie das Kurvenverhalten. Vier U-Stufen stehen zur Verfügung, die über die FIT-Remote ausgewählt werden. Bis 25 km/h ziehen alle Stufen nahezu gleich harmonisch – entsprechend unterschiedlicher Eigenleistung abverlangend. Ab 30/35 km/h erobert vor allem der Fly-Modus unsere S-Herzen und schießt uns schnell und konstant an die 45er-Schwelle. Durchaus beeindruckend, wie sanft die Kraftentwicklung der MGU verläuft – während ihr recht hoher Geräuschpegel vom Fahrtwind bei 45 km/h fast vollständig geschluckt wird. Präzise und elektronisch verlaufen die Schaltvorgänge, die eine enorme Übersetzungsbreite von 600 %, verteilt auf 12 Gänge, aufweisen.

**FAZIT**

Das i:SY Speed XXL P12 ZR ist ein S-Pedelec mit kräftig-harmonischem Motor, der Pendlern zügige Spaßfahrten liefert. Außerdem sehr überzeugend: Ausstattung und Komfortwerte.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●● |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●● |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●● |
| Wartungsaufwand | ●●●●● |

⊕ MGU-Kraftentfaltung, Echtzeit-Schaltvorgänge, Akkukapazität, Cockpit-Komfort, Wartungsarmut

⊖ Hoher Stromverbrauch

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note **1,3** **Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Kräftig: Der Brose-Motor hilft beim Pedalieren bis 45 km/h.

Zierlich: Display und Tasten dürften größer ausfallen.

| PREIS | 9020 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 26,82 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 130 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 45, 50* cm |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Carbon |
| Gabel | FOX36 Performance, 160mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremse, Magura MT5e, 203/ 180 mm |
| Spritzschützer | SKS, Kunststoff |
| Sattelstütze | variable Sattelstütze, Kind Shock LEV, 150 mm |
| Sattel | Selle Royal Rampage |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano Deore XT, 12 Gänge |
| Lichtanlage | v: Lupine SL XS/ h: Paaschburg und Wunderlich |
| Bereifung | Schwalbe Smart Sam, 27,5“, 66 mm |
| Sonstiges | Dämpfer: FOX Float DPS 150 mm |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, Brose Drive TF Mag 90 Nm, Display: Brose Allround |
| Akkukapazität | 750 Wh |
| Reichweite | >50 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour — Reise

M1 SPORTTECHNIK Erzberg GT S-Pedelec

# Power-Pendler im MTB-Look

160 mm Federweg vorne wie hinten, Carbonrahmen, kräftige Magura-Bremsen – das klingt mehr nach Enduro als nach Pendlerrad. Doch genau das soll das Erzberg GT von M1 Sporttechnik sein. Ein Pendlerrad, ein richtig schnelles noch dazu, denn wir haben es mit der S-Pedelec Variante zu tun, die bis zu 45 km/h unterstützt. Das Erzberg ist StVO-konform und braucht ein Kennzeichen. Spiegel, Hupe und selbstklappender Ständer sind ebenfalls der Zulassung geschuldet. Breite Schutzbleche sorgen für einen guten Wetterschutz, dank Gepäckträger leistet das Erzberg einen rückenschonenden Gepäcktransport. Wegen der Zulassungsbestimmungen in Deutschland darf das Rad seine Offroad-Kompetenzen nicht unter Beweis stellen, denn Rad- und Waldwege sind damit tabu.

## Komfortabler Express

Obwohl das Erzberg GT bis auf den Gepäckträger und die Schutzbleche nach einem einwandfreien Mountainbike aussieht, fährt es sich erstaunlich harmonisch auf der Straße. Sogar die optisch grobe Schwalbe Smart Sam-Bereifung rollt ruhig und bietet viel Grip auf kalten, nassen Straßen. Das mächtige Fox-Fahrwerk ist selbst auf Nebenstraßen in schlechtem Zustand völlig unterfordert, sorgt aber für einen sehr guten Fahrkomfort. Beide Federelemente haben eine Lockout-Funktion, die sehr gut funktioniert. Dadurch versickert etwa beim Wiegetritt keine Kraft in der Federung. Der Brose-Motor liefert keine Leistungsexplosionen, sondern arbeitet angenehm linear bis zum Ende der Unterstützung bei 45 km/h. Dieses Tempo erreicht man allerdings nur in den Modi Sport oder Turbo. Wird die Leistung stetig abgerufen, geht das deutlich zu Lasten der Reichweite. Eine Option für einen zweiten Akku wäre schön, ebenso würden wir uns größere Knöpfe am Display wünschen.

**FAZIT**

Das Erzberg sieht aus wie ein Mountainbike und überzeugt als Pendlerexpress. Die Komponenten sind gut gewählt, Komfort und Leistung stimmen. Leider darf es nicht ins Gelände.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●○ |
| Antriebssystem | ●●●●○ |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●◐○ |
| Design | ●●●●◐ |

⊕ Motor, Fahrwerk, Schaltung, Offroad-Potenzial

⊖ Kleine Tasten für Displaybedienung, Gepäckträger nur mit 10 kg belastbar

| Preis-Leistung | ●●●●◐ |
|---|---|

Note 1,6 Sehr gut

*Fotos: Gideon Heede*

Dampf bis zum Schluss: Neodrives Z20-Hecknabenmotor.

Günstiger Schwerpunkt dank tief platziertem Akku.

| PREIS | 9575 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 25,2 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 150 kg |
| Rahmenarten & Größen | Einheitsgröße, 1,62 bis 2 Meter Fahrergröße |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Concept 5, 50 mm |
| Bremsen | hydr. 4-Kolben-Scheibenbremsen, Magura MT5e, 160/160 mm |
| Spritzschützer | SKS, Kunststoff |
| Sattel | HP Velotechnik Ergo-Mesh mit Kopfstütze |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano XT, 30 Gänge |
| Lichtanlage | B+M; v: IQ-XE / h: Toplight Linea mit Bremslicht |
| Bereifung | Schwalbe Marathon Plus, v: 20“, 47 mm / h: 26“, 47 mm |
| Sonstiges | Sitz mehrfach einstellbar, Lowrider und Gepäckträger (25 kg), Rückspiegel und Hupe, Dämpfer: RockShox Monarch RL |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebs-konzept | Hecknabenmotor, Neodrives Z20, 40 Nm, Display: Neodrives neoMMI 20c |
| Akkukapazität | 651 Wh |
| Reichweite | R200: 60 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour — Reise

HP VELOTECHNIK Speedmachine S-Pedelec

# Liege-Renner

Was lange währt, wird endlich gut – so könnte man den Werdegang der Speedmachine beschreiben. Im vergangenen Jahr schon hatte HP Velotechnik die schnelle Flunder angekündigt. Wegen der (zu Recht) komplizierten und detailreichen Zulassungsverfahren für S-Pedelecs hat der Verkaufsstart dann doch noch etwas auf sich warten lassen. Das Warten aber hat sich gelohnt. Denn ein bequemeres einspuriges S-Pedelec wird man auf dem Markt kaum finden. Das liegt natürlich in erster Linie an der liegenden Sitzposition mit den komfortablen Griffen am Oberlenker. Aber eben nicht nur. Denn auch Center-Shock-Federung und Reifen bringen Komfort mit sich. Genießen können diesen Fahrer zwischen 1,62 und 2 Metern Körpergröße dank Rahmenverstellung. Pflicht bei S-Pedelecs sind Rückspiegel, Hupe und Bremslicht. Schön hell: der Frontscheinwerfer von Busch & Müller.

## Kraft steigt mit jedem km/h

Bei E-Bikes eher ungewöhnlich und doch in der Speedmachine sehr sinnvoll ist das Dreifach-Kettenblatt vorn. Zusammen mit der 10-fach-Kassette ergeben sich 30 Gänge. Damit kommt man auf dem Liegerad auch ohne Motorunterstützung (fast) jeden Berg hinauf. Apropos Motor: Während der durchaus welligen Testfahrt war die höchste der fünf Unterstützungsstufen gar nicht nötig, um die Speedmachine locker auf 45 km/h und mehr zu beschleunigen. Der Neodrives Z20 schiebt vom Stand weg recht ordentlich an, ab etwa zehn km/h entfaltet er seine ganze Kraft. Die nimmt gefühlt mit jedem km/h weiter zu. Auch jenseits der 40 Stundenkilometer geht dem Motor nicht die Puste aus. So stellt man sich S-Pedelec-Fahren vor! Die Magura-Bremsen arbeiten sehr sicher und gut dosierbar. Auf Tempo läuft das Rad wie auf Schienen, reagiert auf Lenkbefehle trotzdem sehr feinfühlig. So ergibt sich eine sportliche Agilität. Ambitionierte Pendler freut’s!

## FAZIT

Das Warten hat sich gelohnt. Die einspurige Speedmachine ist ein sehr angenehmes, komfortables Reise- und Pendlerrad für alle, die etwas flotter unterwegs sein wollen.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●● |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Design | ●●●●◐ |

⊕ Panoramablick, Motor, Sitzposition, Agilität

⊖ Druckpunkt der Schalthebel

| Preis-Leistung | ●●●●◐ |
|---|---|

Note **1,3 Sehr gut**

*Fotos: Stephan Kümmel*

**Effizient, kräftig, geräuscharm: Stromers Syno Sport-Heckmotor.**

**Sehr präzise und elektronisch: Pinions C1.9i Getriebeschaltung.**

STROMER ST5 Pinion

# High-Speed Pendelmaschine

| PREIS | 10.990 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 33,88 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 150 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: M (43,2 cm) , L (50,7 cm)* , XL (55,9 cm) |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | starr, Aluminium |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr., TRP 4-Kolben HD944, je 203 |
| Spritzschützer | Carbon-verstärkt |
| Sattelstütze | Aluminium |
| Sattel | Selle Royal |
| Schaltung | Getriebeschaltung, Pinion C1.9i Smart.Shift, 9 Gänge |
| Lichtanlage | v: Supernova M99pro 2 1080/1820 Lumen / h: Supernova M99 Taillight |
| Bereifung | Pirelli Angel ST Sport, 27,5“, 57 mm |
| Sonstiges | Integriertes ABS; Gates-Riemen; Gepäckträger (22,3 kg); Lenker/Vorbau: Stromer Integrated Handlebar; Seitenspiegel |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebs-konzept | Heckmotor, Stromer SYNO Sport, 48 Nm, Display: Stromer OMNI |
| Akkukapazität | 983 Wh |
| Reichweite | > 100 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour — Reise

Stromer ist die Institution in puncto S-Pedelecs und stattet sein ST5 ausnahmslos mit High-Tech-Features aus. Auch der weichkantige Alu-Rahmen setzt mit vollständiger Kabelintegration Maßstäbe und strahlt einen Top-Mix aus Robustheit und Eleganz aus. Das Cockpit ist maximal aufgeräumt, das Farbdisplay formschön ins Oberrohr integriert. Für elektrische Schaltvorgänge in Sekundenbruchteilen sorgt Pinions C1.9i-Getriebeschaltung, in der reichlich ausgefeilte Automobilindustrie-Technik steckt. Ein weich laufender sowie wartungsarmer Carbonriemen transportiert die Muskelkraft auf Stromers selbst entwickelten Sport-Aggregat in der Hecknabe, das die Gesamtpower mit höchster Effizienz auf die Straße bringt. Verbaute Sicherheits-Features: ABS im Vorderrad, Lichtanlage mit Fern- und Bremslicht sowie Vier-Kolbenbremsen von TRP. Gegen Diebstahl sichert GPS-Tracking mittels OMNI Connect.

### Sportlich und sehr zügig

Die Sitzposition fällt sportlich gestreckt aus, der breite Lenker mit Rückspiegel und Ergo-Griffen liegt perfekt in der Hand. Links schaltet es sich per Knopfdruck durch vier Unterstützungsstufen, wovon die höchste ein extra Speed-Level bereithält und das ST5 zügig an die 45 km/h-Schwelle schiebt. Das Faszinierende: Auch hier schießt das S-Pedelec leise und gleichmäßig von dannen und liefert, auch dank der exzellenten Schaltperformance, einen Speed-Fahrspaß der Extraklasse. Die Spreizung von 568 Prozent überzeugt an Anstiegen ebenso wie im Flachen. Top auch, dass im Stehen geschaltet werden kann. Die Pirelli-Pneus liefern Top-Dämpfungseigenschaften und prägen das durchweg spurtreue Fahrverhalten. Bei sehr direktem Handling liefert die TRP-Bremsanlage beste Verzögerung und verrichtet auch bei Maximalspeed ebenso einen Top-Job, wie die Supernova Lichtanlage in absoluter Dunkelheit.

**FAZIT**

Stromers ST5 Pinion ist ein S-Pedelec, das keine (Sport-)Wünsche unerfüllt lässt. Schaltung und ABS sind neuester Stand der Technik – die Fahrperformance eine Liga für sich!

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●● |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●● |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●● |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●◐ |

\+ High-Tech-Ausstattung, Akkukapazität, Motorleistung & -effizienz, Straßenlage, hoher Fahrspaß

\− Display nicht im Sichtbereich des Fahrers

| Preis-Leistung | ●●●●◐ |
|---|---|
| Note 1,3 | Sehr gut |

*Fotos: Gideon Heede*

Im Heck sorgt der Neodrives für richtig Dampf im Kessel.

Der Sitz lässt sich individuell auf jeden Fahrer einstellen.

HP VELOTECHNIK Scorpion fs 26 S-Pedelec

# Speed-Liege

| PREIS | 11.978 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 37 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 160 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: Einheitsgröße |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | MacPherson Federbeine mit Stabilisator Dämpfer: RockShox Monarch RL |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr., Tektro Auriga, 160/160 mm |
| Schaltung | Kettenschaltung, Sram GX, 30 Gänge |
| Lichtanlage | v/h: Busch & Müller IQ-XE, Blinker WingBling |
| Bereifung | Schwalbe Energizer, v: 20“ / h: 26“ |
| Sonstiges | ErgoMesh-Premium-Sitz, Kombi-Pedale Shimano XT, div. Zubehör erhältlich, darunter Doppelakku |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebs-konzept | Heckmotor, Neodrives Z20 RS, 40 Nm, Display: Neodrives MMI |
| Akkukapazität | 651 Wh |
| Reichweite | >50 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour — Reise

Die Basis des ungewöhnlichen S-Pedelecs ist das Scorpion-Trike von HP Velotechnik mit einem faltbaren, voll gefederten Rahmen und MacPherson-Fahrwerk. In der Speed-Version steckt ein Hecknaben-Motor mit 651 Wh-Akku. Unser Testbike hat zudem den hauseigenen ergonomischen, sehr bequemen ErgoMesh-Premium-Sitz, zwei Rückspiegel, eine 3x10-Gang-Kettenschaltung und Blinker. Vor allem aber bietet das Scorpion etwas, das einspurige S-Pedelecs nicht haben: Im fließenden Verkehr vermittelt es eine Spur mehr Souveränität. Durch die absolut verwacklungsfreien Spiegel und die liegende Position hat der Fahrer den Verkehr fast 360 Grad um ihn herum genau im Blick. Die Breite des Trikes sorgt bei anderen Verkehrsteilnehmern, insbesondere Autofahrern, für mehr Respekt. Tatsächlich fühlt man sich auf dem Scorpion akzeptierter, wird weniger oft gefährlich überholt als auf einem schnellen E-Bike mit klassischer Fahrradgeometrie.

## Edles Fahrwerk

Wermutstropfen: Wegen der tiefen Sitzposition fehlt an eng beparkten Kreuzungen der Überblick, ist der Kopf näher an den Auspuffrohren der Autos. Gerade im Stop-and-go ist das lästig. So souverän, wie das Scorpion offenbar auf andere Verkehrsteilnehmer wirkt, so liefert es auch Leistung. Schon in der ersten von fünf Unterstützungsstufen fährt das Bike auf ebener Strecke locker über 40 km/h. Dafür braucht das Rad zwar recht viel Anlauf, zwischen 30 und 40 km/h ist die Unterstützung aber schon deutlich zu spüren. Der Schub erhöht sich sukzessive, bis er in Stufe 5 so kraftvoll ist, dass selbst PS-starke Autos an der Ampel alt aussehen. Mit etwas Übung bekommt man die 3x10 Gänge dann auch passend zur Motorkraft geschaltet. Die Bremsen sind hervorragend, hauptsächlich nutzt man die zwei Vorderradbremsen. Beide werden über den rechten Bremshebel angesteuert.

**FAZIT**

Das HP Velotechnik Scorpion fs 26 S-Pedelec ist ein schneller und sicherer Begleiter auf langen Pendelstrecken. Fahrwerk und Antrieb überzeugen komplett.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●● |
| Komfort | ●●●●● |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Design | ●●●●◐ |

⊕ Rundumsicht, Rückspiegel, Blinker, Motor, Bremsen, Fahrwerk, Rad ist faltbar

⊖ Fahrer liegt tief, kann daher an Einmündungen leicht übersehen werden

**Preis-Leistung**

Note
**1,3 Sehr gut**

*Fotos: Stephan Kümmel*

AB 5000 €

CITY/URBAN

MODELLJAHR 2023

Elektro Rad EMPFEHLUNG SEHR GUT 2/2023

Das ST7 ist das erste Rad mit Pinions elektrischer Schaltung.

Touchscreen, GPS, SIM-Karte, Crash-Sensor – Vollausstattung.

## STROMER ST7 Launch Edition

# Elektrisierend

| PREIS | 12.140 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 37,75 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 150 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 54, 57*, 66 cm |

### AUSSTATTUNG

| | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Aluminium, starr |
| Bremsen | hydr. 4-Kolben-Scheibenbremse Stromer DH944 by TRP, ABS, 203/203 mm |
| Spritzschützer | Alumimium |
| Sattelstütze | Kinekt Federsattelstütze |
| Sattel | Brooks Cambium C17 |
| Schaltung | Getriebeschaltung, Pinion C1.12 Smart.Shift |
| Lichtanlage | v: Supernova M99 Pro + Stromer Tagfahrlicht, h: Supernova M99 Taillight |
| Bereifung | Pirelli Angel ST Sport, 27,5“, 57 mm |
| Sonstiges | Fernlicht, Bremslicht, ABS, GPS-Tracking, verbaute SIM-Karte, Crash-Sensor |

### ANTRIEB

| | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Heckmotor, Stromer Syno Sport II, 52 Nm, Display: Stromer Omni |
| Akkukapazität | 1440 Wh |
| Reichweite | > 100 km |

* Testgröße

### CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour – Reise

Mit dem ST7 zeigt Stromer, was aktuell technisch möglich ist. Die Schweizer liefern ein Rad mit Vollausstattung und greifen dabei jeweils ganz oben ins Regal. Erstmals kommt im ST7 Pinions neue, elektrische C1.12-Schaltung zum Einsatz. Schaltvorgänge gelingen damit innerhalb von Sekundenbruchteilen, auch unter Last oder im Stand. Auch bei den Bremsen ist Hightech verbaut. Ein integriertes ABS verhindert ein Blockieren des Vorderrades zuverlässig. Außerdem gibt es Tagfahrlicht, eine Lichtanlage mit Fernlicht und Bremslicht, ein Display mit Touchscreen, GPS-Tracking, eine integrierte SIM-Karte, Unfallerkennung und vieles mehr. Außerdem verbaut Stromer im ST7 einen Akku mit 1440 Wh, vollintegriert im Unterrohr. Die Verbindung zwischen Getriebe und Heckmotor stellt ein Gates-Riemen her. Stromer bietet einen Konfigurator für das Bike, dort gibt es etwa auch eine Federgabel.

## Sportiv und schnell

Die Sitzposition auf dem ST7 ist sportlich. Der Lenker ist kaum gekröpft, es liegt viel Gewicht darauf. Diese geneigte, sportive Haltung passt gut zum Stromer. Denn es kann richtig schnell werden. In den höheren Unterstützungsstufen und spätestens im Sportmodus zündet das ST7 den Nachbrenner. Leise, gleichmäßig und trotzdem mit Nachdruck schiebt das Stromer voran. Die Pinion-Schaltung passt hervorragend zum Motor. Die knackigen Schaltvorgänge machen Spaß, die Spreizung der Schaltung ist breit und weiß an Anstiegen ebenso zu überzeugen wie auf schnellen Passagen. Vergisst man das Runterschalten an der Ampel, schaltet man einfach im Stehen. Ebenso überzeugen die kräftigen Bremsen mit ABS an der Front. Unterstützt wird der Bremsvorgang durch spürbare Rekuperation des Motors. Einziger Kritikpunkt ist die Einsehbarkeit des Displays im Oberrohr, das von der Straße ablenkt.

### FAZIT

Das Stromer ST7 ist ein edles, schnelles Pendlerrad mit Blick in die Zukunft. ABS und Schaltung bieten Komfort und Funktion auf höchstem Niveau.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●◐○ |
| Sicherheit | ●●●●● |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Design | ●●●●● |

\+ Edle Vollausstattung, sehr gute Bedienbarkeit, hohes Durchschnittstempo, großer Akku

\– Display nicht optimal einsehbar, Mittelbauständer

| Preis-Leistung | ●●●●◐ |
|---|---|

Note 1,3 Sehr gut

*Fotos: Gideon Heede*

Der Motor sitzt in der geschmiedeten Motorbrücke aus Titan.

Pfeilschnelle Schaltvorgänge dank elektronischer Rohloff E14.

| PREIS | 13.030 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 24,9 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 165 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 48, 53, 58*, 61, 64 cm; Trapez: 53, 58 cm; Wave: 53, 58 cm |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Titan |
| Gabel | Starrgabel, Titan |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremsen, Magura MT5, 180/180 mm |
| Schaltung | elektronische Nabenschaltung, Rohloff E-14, 14 Gänge |
| Lichtanlage | v: B+M IQ-XM/ h: B+M inkl. Kennzeichenbeleuchtung und Rücklicht |
| Bereifung | Schwalbe Marathon Almotion, 55-622 |
| Sonstiges | Carbon-Riemenantrieb, Lenkanschlag, Ösen für Lowrider, Syntace P6 Sattelstütze |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line Speed, 85 Nm, Display: Kiox Farbdisplay |
| Akkukapazität | 1000 Wh |
| Reichweite | >75 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

FALKENJAGD S-Hoplit E14

# Premium-Speedmaschine

Die Edel-Schmiede aus Garching bei München liefert mit ihrem Hoplit E14 ein Gefährt der Superlative. Sofort ins Auge fällt der exzellent verarbeitete Titanrahmen, ebenso in unlackiertem Mattgrau gehalten wie die filigran anmutende Starrgabel. Langlebig und leichter als Aluminium, setzt Falkenjagd mit unter 25 kg Gesamtgewicht Maßstäbe im S-Pedelec-Bereich. Als kraftvoller Mittelmotor kommt Boschs Performance Line Speed zum Einsatz; per wartungsarmem Gates-Carbonriemen mit der elektronischen Rohloff Nabenschaltung E14 am Hinterrad verbunden. Die Magura MT5 ist mit vier Kolben für präzise Bremsleistung und feine Dosierbarkeit bekannt, in puncto Stromreserven ist das S-Hoplit auf Doppelakku hochgerüstet, die in Summe stattliche 1000 Wh beherbergen können. Pflichtgemäß für Sicherheit sorgen Hupe, Rückspiegel sowie die leuchtstarke B+M-Lichtanlage mit Bremslicht.

## High End bis ins Detail

In leicht gestreckter Sitzposition auf dem ergonomischen Selle Italia-Sattel Platz genommen, macht das Bike vom Start weg zügig Meter. Mit minimaler Kraftunterbrechung schaltet die Rohloff-Nabe (526 Prozent Spannbreite) butterweich – beim längeren Gedrückthalten im Drei-Gänge-Sprung. Die Ergon-Flossengriffe mit Hörnchen sind für Langtourer perfekt, das in der Mitte des Touringlenkers platzierte Kiox-Farbdisplay ist perfekt im Sichtbereich. Bewegt man sich im Bereich der 45 km/h, verlangt das Bosch-Aggregat spürbar mehr Eigenleistung ab, die großartigen Fahreigenschaften trübt das aber keineswegs. Im Gegenteil: Mit seinen 55 mm breiten Schwalbe-Pneus flitzt es sich auch über Schotterwege mit optimaler Stoßabsorbierung dahin. Bei diesem High-End-S-Pedelec fast unnötig zu erwähnen: Auch weitere Anbauteile wie Gepäckträger und Alu-Schutzbleche sind qualitativ vom Allerfeinsten.

**FAZIT**

Das Falkenjagd Hoplit E14 ist in jedem Teilbereich auf allerhöchste Qualität ausgelegt. Dank Doppelakku sogar für Radreisende attraktiv – sofern der Geldbeutel es zulässt.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●● |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●● |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●● |
| Design | ●●●●● |

⊕ Premium-Komponenten, Akkukapazität, Verarbeitung, Gewicht, zulässiges Gesamtgewicht

⊖ Preis

**Preis-Leistung** ●●●●○

Note
**1,3 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

TOP TEN

## Schlechtes Wetter

FOTO: CANVA

# 10

## *Tipps für schlechtes Wetter*

Wer kennt den Spruch nicht: Es gibt kein schlechtes Wetter, nur schlechte Bekleidung. Dieser Spruch ist leider etwas kurz gedacht. Gerade beim Radfahren bringt Schmuddelwetter auch wirkliche Gefahren mit sich, in denen unter anderem Regenjacken nicht mehr helfen. Hier muss man handeln, da teilweise sogar Lebensgefahr droht!

Die Wirklichkeit besteht nicht nur aus perfekten Sommerbildern, die vor allem das soziale Netz täglich zum Verzehr der Mediengesellschaft bereitstellt. Jeder, der schon mal in den Genuss einer Mehrtagesradtour gekommen ist, kennt auch Tage mit Regen. Diese gehören einfach mit dazu. Hier gilt es, sich mit dem passenden Material, aber auch Wissen über das Wetter gut vorzubereiten. Bei Extremen wie Gewitter oder Starkregen, muss man die Situation klar beurteilen und dann auch wissen, wann die Tour für eine kurze Zeit oder sogar vollständig abgebrochen werden sollte. Denn ehrlich gesagt, man ist immer noch in seiner Freizeit unterwegs. Hier geht es nicht um einen Überlebenskampf, sondern die Zeit mit vielen schönen Momenten zu füllen. Mit diesen Top-10-Tipps gelingt es, die nächste Tour durch mehr Kenntnis mit einem besseren Gefühl zu starten, und wenn es dann mal brenzlich wird, richtig zu handeln.

FOTOS: CANVA

**1**

*Wie wird das Wetter?*

Ein großer Helfer, um das Wetter auf dem „Radar“ zu haben, sind Wetter-Apps wie beispielsweise Wetteronline oder Meteoblue. Durch ihre mittlerweile immer besser werdende Genauigkeit kann man aktuelle und zukünftige Wettersituationen super erkennen – und somit unerwartete Probleme vermeiden. Falls mal kein Handy oder Mobilfunknetz zur Verfügung ist, sind Touristinformationen, Einheimische sowie Landwirte, welche man auf Tour trifft, gute Informationsquellen. Denn sie wissen oft am besten über lokale Wetterphänomene Bescheid. Insgesamt sind Wetter-Apps ein unverzichtbares Werkzeug für Radfahrer, die ihre Touren sicher und angenehm gestalten möchten.

**2**

*Die Regenjacke*

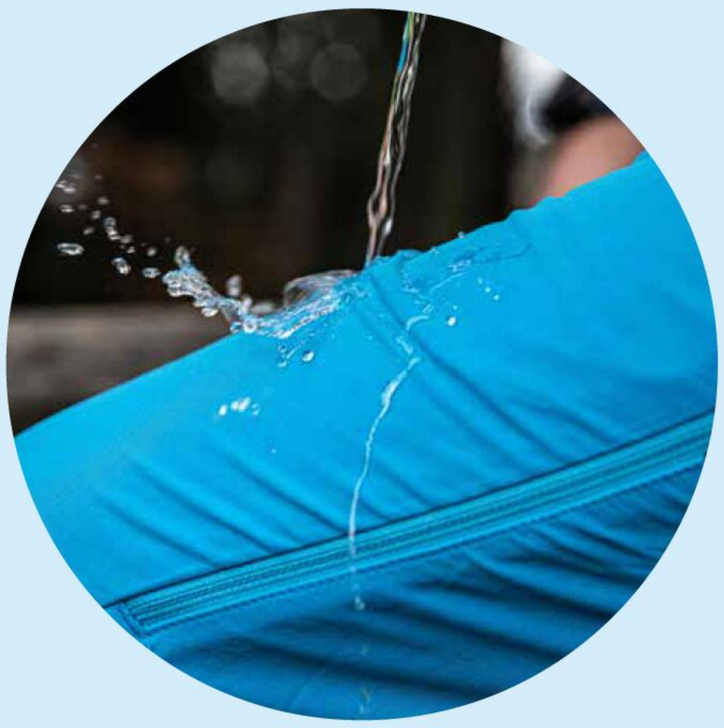
Eine Regenjacke gehört immer mit auf Tour. Idealerweise eine Regenjacke für Fahrradfahrer, da sie für diesen Einsatz optimal designt

wurde. Meist ist der Rückenbereich tiefer geschnitten, sodass von den Rädern hochspritzendes Wasser den Übergang zwischen Hose und Jacke nicht durchnässt. Zudem sollte man auf eine große Kapuze achten, wenn man diese über den Helm ziehen möchte. Ein weiterer Vorteil sind Lüftungsreißverschlüsse unter den Achseln. Diese können Körperschweiß schnell nach draußen transportieren. Natürlich sollte sie auch leicht sein, ein kleines Packmaß besitzen und eine auffällige Farbe haben. Denn gerade bei Regen ist die Sicht für alle Verkehrsteilnehmer beeinträchtigt und eine Signalfarbe hilft, um gesehen zu werden.

**3**

*Welche Regenhose?*

Nicht nur eine Regenjacke, sondern auch die Regenhose ist ein unverzichtbares Kleidungsstück für Radfahrer – vor allem auf längeren Mehrtagestouren. Zum einen bietet sie Schutz vor Nässe, was das Tour-Erlebnis erheblich angenehmer macht. Zum anderen hält sie warm und schützt vor Wind, denn gerade Regenschauer treten oft in Verbindung



mit Wind auf. Dieser trägt dann ohne Regenhose dazu bei, dass der Körper auskühlt. Somit hält die Regenhose nicht nur äußeren Wettereinflüssen stand, sondern gibt auch ein angenehmes Gefühl auf der Haut, da normale Bekleidung schnell am Körper unangenehm kleben bleibt. Spezielle Fahrradregenhosen haben unter anderem reflektierende Elemente, die die Sichtbarkeit erhöhen. Ein verstärkter Sitzbereich erhöht die Haltbarkeit der Hose. Viele Regenhosen haben auch lange Seitenreißverschlüsse, um das An- und Ausziehen der Hose zu erleichtern. Ein Klettverschluss am Hosenende hilft zudem, sie unten am Übergang zum Schuh zu komprimieren und dem Regenwasser keine Chance zu geben, in die Schuhe zu kriechen.

**4**

### *Füße trocken halten*

Permanent trockene Füße beim Radfahren – das ist der Wunsch eines jeden Fahrers. Denn wenn sie einmal nass sind, ist ein Tourabbruch für diesen Tag nicht mehr weit entfernt. Es gibt ein paar wichtige Punkte, die es zu beachten gilt. Wasserdichte Schuhe oder Überschuhe sind eine gute Investition. Diese bieten einen zusätzlichen Schutz vor Regen und halten warm. Wasserdichte Socken: Ja, es gibt sie und sind für viele Biker nicht mehr wegzudenken. Ein spezielles Materialiengemisch trägt dazu bei, dass die Füße trocken bleiben. Somit bitte auf Baumwollsocken verzichten, da diese Feuchtigkeit aufsaugen.

**5**

### *Der Vorteil von Regenhüllen*

Regenhüllen für Taschen, Rucksäcke und Helme sind unverzichtbare Ausrüstungsgegenstände für Fahrradtouren, insbesondere bei wechselhaftem Wetter. Diese praktischen Abdeckungen bieten zahlreiche Vorteile und tragen dazu bei, dass eine Tour auch bei Regen angenehm bleibt. Der Hauptvorteil von Regenhüllen ist, dass sie den Inhalt von Taschen und Rucksäcken vor Feuchtigkeit schützen. So bleiben wichtige Dokumente, elektronische Geräte und persönliche Gegenstände trocken und funktionsfähig. Fahrradspezifische Hüllen sorgen sogar für bessere Sichtbarkeit, da sie in auffälligen Farben und mit reflektierenden Streifen erhältlich sind. Dies erhöht die Wahrnehmung des Radfahrers im Regenwetter und verbessert die Sicherheit auf der Straße. Ein weiteres Utensil gegen Schlechtwetter ist die Helmregenhülle. Sie verhindert ein Durchnässen des Helms, denn ein nasser Helm kann auf einer längeren Tour unangenehm werden und führt bei niedriger Außentemperatur zur Auskühlung des Radfahrers. Darüber hinaus sind diese Hüllen leicht und einfach zu transportieren, da sie sich oft kompakt zusammenfalten lassen.

**6**

### *Verhalten bei Regen*

Lieber früher als zu spät die Regenkleidung anlegen – einschließlich einer Regenjacke, Regenhose und nach Bedarf Überschuhe sowie Regenhüllen. Bei Regenwetter sind Sichtbarkeit und Licht entscheidend. Front- und Rücklichter sowie reflektierende Kleidung und Accessoires helfen, von anderen Verkehrsteilnehmern gesehen zu werden. Da Regen die Straßen rutschig macht, bitte das Tempo reduzieren und vorsichtig fahren. Wichtig zu wissen ist, dass sich der Bremsweg etwas verlängert. Ein größerer Abstand zu anderen Fahrzeugen und Radfahrern stellt sicher, dass man genügend Zeit zum Reagieren hat. Nach der Tour, speziell bei Regen, ist es wichtig, das Fahrrad zu reinigen und zu schmieren, da Regenwasser Korrosion verursachen kann.

**7**

### *Was tun bei Starkregen*

Falls auf einer Fahrradtour Starkregen auftritt, ist besondere Vorsicht geboten. Ein Blick auf die Wetter-App ist unverzichtbar. Um dies zu gewährleisten, sollte umgehend ein Unterstand, etwa eine Brücke oder überdachte Bushaltestelle, aufgesucht werden. Der Live-Regenradar zeigt das aktuelle Regengebiet mit der Niederschlagsintensität an. Am besten übt man den Umgang mit der App schon im Vorfeld, um in der Situation klare Entscheidungen treffen zu können. Auch wenn man die passende Regenkleidung

FOTOS: CANVA

trägt, Reflektoren an dem Rad montiert und die Beleuchtung eingeschaltet hat – das Risiko eines Sturzes bei Starkregen ist erheblich. Hier hilft es, eine Pause einzulegen, sich aufzuwärmen und eventuell trockene Kleidung anzuziehen. Ein warmes Getränk kann ebenfalls helfen. Falls der Starkregen nicht nachlässt oder die Bedingungen gefährlich werden, sollte man die Tour an diesem Tag abbrechen. Die persönliche Sicherheit hat oberste Priorität. Falls man schon eine Unterkunft am Ende der Tagesetappe gebucht hat, kann man diese im Notfall auch mit Bus, Bahn oder Taxi erreichen.

**8**

*Gefahr bei Gewitter*

Zunächst einmal sollte man bei einer Tendenz zu Unwettern die Wetter-App in kurzen Abständen überprüfen, um mögliche Gewitteraktivitäten zu erkennen. Bei auftretendem Gewitter während einer Fahrradtour ist es von entscheidender Bedeutung, die richtigen Entscheidungen zu fällen. Sollte man während der Tour von einem Gewitter überrascht werden, ist es ratsam, sofort einen sicheren Unterschlupf zu suchen. Ein Unterstand, ein Café oder ein öffentliches Gebäude bieten Schutz vor Blitzgefahr und starkem Regen. Man sollte es vermeiden, unter Bäumen oder auf offenen Feldern zu verweilen, da dies gefährlich sein kann. Des Weiteren soll man sich fern von metallischen Gegenständen wie seinem eigenen Fahrrad aufhalten, da sie Blitze anziehen können. Es ist ratsam, die Tour erst dann fortzusetzen, wenn das Gewitter vorüber ist und keine weiteren Gewitterzellen in der Nähe sind. Die eigene Sicherheit hat oberste Priorität, und es ist wichtig, keine unnötigen Risiken einzugehen.

FOTOS: CANVA

**9**

*Der Nebel und seine Tücken*

Bei Nebel während einer Fahrradtour ist besondere Vorsicht geboten, da die Sicht stark eingeschränkt ist. Hier sind einige wichtige Schritte zu empfehlen. Grundsätzlich sollte man das Tempo verlangsamen, um auf unerwartete Hindernisse oder Fahrzeuge vorbereitet zu sein. Um die Sichtbarkeit zu erhöhen, ist zu empfehlen, gut sichtbare Kleidung und Zubehör wir beispielsweise reflektierende Westen und Reflektorstreifen zu tragen. Natürlich sollte auch die Beleuchtung eingeschaltet werden, um sicherzustellen, dass man für andere Verkehrsteilnehmer besser sichtbar ist. Gleiches gilt auch für eine Nebelschlussleuchte, falls das eigene Fahrrad damit ausgestattet ist. Nicht nur bei Nebel sollte ein Abstand von in etwa zwei bis drei Sekunden zu Fahrzeugen oder dem Vordermann eingehalten werden. Bei Nebel wird das doppelte an Abstand empfohlen, da eine schlechte Sicht die Reaktionszeit erhöht. Um sich in brenzlichen Situationen bemerkbar zu machen, sollte man die Klingel oder ein Horn verwenden. Ein weiterer gute Tipp ist es auf dem Seitenstreifen oder Radwegen zu fahren. Dies minimiert zudem das Risiko einer Kollision mit anderen Verkehrsteilnehmern. Nebel erfordert erhöhte Aufmerksamkeit und Vorsicht. Falls die Sichtbedingungen zu schlecht werden, ist es ratsam, die Fahrradtour zu unterbrechen oder zu verschieben.

**10**

*Physische und psychische Aspekte*

Eine Fahrradtour bei schlechtem Wetter kann physisch und psychisch anspruchsvoll sein. Das Radfahren bei schlechtem Wetter erfordert oft mehr körperliche Anstrengung, da nasse oder windige Bedingungen die Muskulatur stärker beanspruchen. Regen und niedrige Temperaturen können zu Unterkühlung führen. Thermische Kleidung im Zwiebelprinzip getragen, ist wichtig, um warm zu bleiben. Gerade bei

schlechtem Wetter fängt auch der Kopf an zu denken, und die Motivation sinkt. Eine positive Einstellung und die Freude am Radfahren können jedoch helfen, die Motivation aufrechtzuerhalten. Nach einer herausfordernden Etappe bei schlechtem Wetter ist man oft dankbar und stolz auf sich, diesen Tag bewältigt zu haben. Mit einer Belohnung durch, zum Beispiel, ein leckeres Abendessen erinnert man sich gerne zurück und behält ein positives Gefühl.

**ANDY RIEGER**

Gutten Appetit

## 13 TRANSPORTRÄDER

Cargobikes erobern im Alltag immer mehr Raum: Für den Kindertransport, für Einkaufsfahrten und Gewerbetreibende. Aber auch auf Tour und sogar auf Weltreise. Dank E-Motor spielt das Gewicht keine große Rolle mehr, die Entscheidung, was mit darf und was nicht, stellt sich kaum noch. Ganze Wocheneinkäufe sind möglich. Die Fahrleistungen sind dabei oft souverän. Auch kommt nicht selten ausgefeilte Technik zum Einsatz, darunter bei Trikes Neigetechniken für ein natürliches Fahrgefühl. Insgesamt ist es eine sehr spannende Kategorie. **SK**

FOTO: CA GO

**Drehbar: Dank Speedlifter klappt der Lenker um 90 Grad.**

**Stufenlos: Die Enviolo-Nabe (hier: der Schaltgriff) überzeugt.**

| PREIS | 5149 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 35,6 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 200 kg |
| Rahmenarten & Größen | Tiefeinst.: Einheitsgröße: Fahrergröße: 150 – 190 cm |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Aluminium, starr |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremse, TRP HD-EU832, 4-Kolben, 180/ 180 mm |
| Spritzschützer | Kunststoff, SKS |
| Sattelstütze | Aluminium, starr |
| Sattel | Zecure M VL-3561 |
| Schaltung | Getriebeschaltung, Enviolo N380 Heavy Duty, Drehgriff: Enviolo Twist Display Pro |
| Lichtanlage | v: Fuxon FF-100HB mit Fernlicht / h: Fuxon R-Glow S |
| Bereifung | Schwalbe Pick Up, Super Defense, 20“, 60 mm |
| Sonstiges | Zweibein-Mittelständer, Faltpedale, Speedlifter |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line Cargo, 85 Nm, Display: Bosch Intuvia |
| Akkukapazität | 500 Wh |
| Reichweite | > 50 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

I:SY Cargo N3.8 ZR

# Fein, klein, kräftig

i:SY kennt man von Kompakträdern. Das Cargo N3.8 ZR als kompaktes Lastenrad kann viel tragen und passt dank Klapppedalen, drehbarem Lenker und 20-Zoll-Rädern trotzdem in fast jeden Hauseingang. Mit Speedlifter am Lenker fühlen sich auch große Menschen trotz Einheitsgröße wohl. Die Ladeplattform gibt es beim N3.8 ZR Maxi auch mit 60 cm Länge. Der Hersteller bietet für den Laderaum verschiedene Lösungen an. Neben der Holzplatte gibt es auch eine Kiste mit Sitzbank oder eine wasserdichte Stofftasche. Zusätzlichen Stauraum schaffen Gepäckträger an Front und Heck. Geschaltet wird mittels stufenloser Nabe von Enviolo. Unterstützung beim Pedalieren liefert ein Bosch-Mittelmotor aus der Cargo-Line mit bis zu 85 Nm Drehmoment. Das Modell 2023 kommt mit etwas größerem 565 Wh-Akku und Bosch-Smart System, war aber für den Test noch nicht lieferbar.

## Agil und flink unterwegs

Überraschend agil fährt sich das i:SY Cargo N3.8 ZR, besonders für ein Cargobike. Das Rad überzeugt mit einem kleinen Wendekreis und überschaubaren Abmessungen im Alltag. Der Bosch-Motor schiebt kräftig und nimmt selbst steilen Anstiegen den Schrecken. Dank stufenloser Nabenschaltung ist das N3.8 stressfrei unterwegs. Weder hohe Zuladung noch Schlaglöcher oder Geschwindigkeiten jenseits der Motor-Unterstützung sorgen für Unruhe. Mit dem Zweibeinständer unter der Ladefläche steht das N3.8 ZR auch mit Last sicher. Die Bremsperformance ist gut, allerdings könnte die Anlage am Heck etwas bissiger sein. Das Einsatzspektrum beschränkt sich nicht nur auf Besorgungen in der Stadt, das Bike bereitet auch bei Ausflügen viel Spaß. Dabei ist es selbst von Personen intuitiv beherrschbar, die zuvor nie ein Lastenrad bewegt haben und somit sehr gut einsteigertauglich.

**FAZIT**

Kompaktes, agiles Rad mit viel Transporttalent; das i:SY N3.8 ZR schiebt kräftig und fährt handlich. Dank kompletter Ausstattung ist Spaß im Alltag garantiert.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●● |
| Komfort | ●●●●● |
| Sicherheit | ●●●●● |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●● |
| Design | ●●●●◐ |

\+ Lasten und Kindertransport möglich, stufenlose Nabenschaltung, geringe Abmessungen, sicherer Ständer

\- 180er Bremsscheibe hinten etwas zu klein

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note **1,5 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Harmonisch-kraftvolle Unterstützung: Broses Drive T-Mittelmotor.

Platzsparend lager- und transportfähig dank Faltmöglichkeit.

CAR.LOS V.1

# Agiler Lasten-Falter

| PREIS | 5199 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 35 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 195 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: Einheitsgröße: 155 – 200 cm Körpergröße |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | starr, Aluminium |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremse, Magura MT5, 180/180 mm |
| Spritzschützer | Aluminium, Car.los m. integr. Rücklicht |
| Sattelstütze | Alu, Car.los Double-Telescope |
| Sattel | Marwi Zurigo |
| Schaltung | Nabenschaltung, Enviolo 380 Cargo, stufenlos |
| Lichtanlage | v: Sate Lite C13, 80 Lux / h: Büchel Nano CON m. Bremslicht |
| Bereifung | Schwalbe Pick Up, v: 16“, 55 mm / h: 20“, 60 mm |
| Sonstiges | Gates-Riemen, optional: faltbarer u. abnehmb. Transportkorb (Einzelpreis: 499 Euro) |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Brose Drive-T, 70 Nm, Display: Brose Allround HMI |
| Akkukapazität | 522 Wh |
| Reichweite | > 65 km |

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Stadt — Tour

Üngst den prestigeträchtigen Taipei Cycle Show Award 2024 gewonnen, bewirbt Car.los sein V.1 als weltweit erstes kompaktes klappbares Long-John-Cargobike. Mit ihrem Faltmaß ist die Magic-Lavender-Schönheit, die je nach Licht-Einfallswinkel ihre Farbe variiert, als Handgepäckstück in der Bahn zugelassen – auch weil sie, den faltbaren Transportkorb abmontiert, unter dem Gewichtslimit von 31,5 kg bleibt. Ein Oberrohr suggeriert hohe Rahmensteifigkeit – der tief gelagerte und einfach entnehmbare 522-Wattstunden-Akku ein durchdachtes Schwerpunktgegengewicht zum optional für 499 Euro erhältlichen Vario-Basket. Mit Enviolo-Nabenschaltung und Gates-Carbonriemen soll der Wartungsaufwand gering gehalten werden – mit einer Seilzuglenkung, die den Klappmechanismus erst möglich macht, die Manövrierbarkeit einfach ausfallen. Unlängst als effizient und kräftig bewährt, rundet der Brose Drive-T das durchdachte Konzept motorseitig ab.

## Agil und antriebskräftig

Anpassung an Fahrergrößen gelingen mittels Schnellspanner an Sattelrohr und Lenker im Handumdrehen. Die Sitzhaltung fällt aufgrund Kompaktbauweise extrem aufrecht aus, was eine perfekte Rundumsicht zur Folge hat. Lenkbefehle erfolgen dank schmal-geradem Lenker sehr direkt. Die Fahrperformance demnach: enorm agil und von hoher Wendigkeit geprägt. In Kurven legt sich das V.1 zügig, ohne Stufen wird mit Enviolos Nabenschaltung auch unter Last komfortabel per Drehgriff geschaltet. Die vorne 55 und hinten 60 mm breiten Schwalbe-Pneus dämpfen zwar spürbar, können den überschaubaren Cockpit-Komfort aber nicht vollends kompensieren. Das Lastenrad-Konzept (bis 65 kg Güterzuladung) ist, auch wegen zuverlässiger Magura-Bremsen und 180er Rotoren, in sich sehr stimmig – und auch der Faltvorgang einfach und schnell vollbracht. Ebenfalls top: helles Frontlicht und Rückleuchte mit Bremslicht.

**FAZIT**

Agil, kompakt, antriebsstark: Als Weltneuheit preist Car.los sein klappbares Cargobike V.1. an – und beweist damit, dass multimodales Reisen auch mit dieser Radgattung möglich ist.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●◐○ |
| Sicherheit | ●●●●○ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●◐ |

⊕ Effzienter Motor, Rahmensteifigkeit, Faltbarkeit, agile Fahreigenschaften

⊖ Fahrkomfort hat Spiel nach oben

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note
**1,6 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

MODELLJAHR 2023

Bis zu zwei Kinder haben in der Frontbox Platz.

Die aufwändige Neigetechnik des Johansson Oscar S.

JOHANSSON Oscar S

# Frech wie Oscar

| PREIS | 5499 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 38,5 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 223,5 kg |
| Rahmenarten | Einheitsgröße |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Doppelquerlenkerachse mit Neigetechnologie |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremsen; v: 2x Tektro T525, 140 mm / h: Tektro T530, 180 mm |
| Spritzschützer | Kunststoff, schwarz |
| Sattelstütze | Limotec A3 Performance Plus, gefedert, verstellbar |
| Sattel | Velo |
| Schaltung | Nabenschaltung, Enviolo N380, stufenlos |
| Lichtanlage | v: 2x Sate Lite C2 / h: Sate Lite M2 |
| Bereifung | Schwalbe Big Apple; v: 2x 16“, 50 mm / h: 20“, 55mm |
| Sonstiges | Duo-Box, Sitzkissen, Sicherheitsgurte, Verdeck, Regenverdeck, Matte |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, Brose Drive S, 90 Nm, Display: Brose Allround |
| Akkukapazität | 522 Wh |
| Reichweite | > 50 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

Die Marke Johansson ist auf Lastenräder spezialisiert. Diese sind von skandinavischem Design inspiriert. Rahmen und Fahrwerk stammen aus Taiwan, die Endmontage erfolgt in Deutschland, die Holzaufbauten entstehen im Bayerischen Wald. Unser Test-Oscar verfügt über die Duo-Box mit zwei Sitzplätzen für Kinder. Die werden dank Fliegengitter und Regenverdeck sehr gut gegen Witterung geschützt. Der Platz sowie die Zuladung von üppigen 85 Kilogramm (Trike insgesamt: 185 Kilogramm) reichen für Kindertransport und Großeinkauf. Das Holz der Box wird laut Johansson mit Speziallack beschichtet, der Verwittern dauerhaft verhindern soll. Die Kanten sind sauber abgerundet. Als weiteres Zubehör im Testrad mit dabei: Sitzpolster, hochwertige Sicherheitsgurte und eine Schmutzfangmatte für den Fußraum. Der Fahrer freut sich über einen breiten, auf Kurz- und Mittelstrecke sehr angenehmen Sattel. Für lange Touren ist er etwas zu weich. Lenker und Griffe liegen angenehm in der Hand, die Bedienung des Displays ist intuitiv.

## Natürliches Fahrgefühl

Unterwegs ergibt sich ein recht natürliches Fahrgefühl. Etwas Übung aber bedarf es schon, das Oscar exakt in die Kurve zu manövrieren. Auch ist das Freihändigfahren nicht ganz easy, aber das sollte man ohnehin nicht. Insgesamt ist das Rad erstaunlich agil, hat einen recht kleinen Wendekreis und die in die Neigetechnik integrierte Federung arbeitet sehr komfortabel. Der Brose Drive S-Motor mit 90 Nm Drehmoment kommt mit dem 38,5 Kilo schweren Trike gut zurecht, lockere 25 km/h gelingen aber erst im Boost-Modus, insbesondere bei voller Beladung. Die beiden vorderen Bremsen sind gekoppelt, arbeiten zusammen mit der Hinterradbremse kraftvoll und sind gut zu dosieren. Die stufenlose Enviolo passt hervorragend zum Johansson Oscar S.

**FAZIT**

Das Johansson Oscar S ist ein mit Übung sehr angenehm zu fahrendes Trike. Neigetechnik und Federung gefallen ebenso wie die Duo-Box sowie Motor und Schaltung.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●● |
| Design | ●●●●○ |

\+ Fahrwerk, Zuladung, Witterungsschutz, Sicherheitsgurte, Bremsen

\– Etwas schwache Frontleuchten

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note **1,6 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Der Ständer ist stabil, die Sicherung wird am Lenker gelöst.

Auf das lange Heck passen eine Box oder Passagiere.

| PREIS | 5699 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 40,4 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 180 kg |
| Rahmenarten & Größen | Trapez: 44* cm |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | SR Suntour Zeron35, 80 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremsen, Shimano BR-MT420, 203/203 mm |
| Spritzschützer | Procraft Repel II 68 |
| Sattelstütze | Procraft Teleskop |
| Sattel | Procraft Tour II |
| Schaltung | Kettenschaltung, Sram NX, 11 Gänge |
| Lichtanlage | v: Supernova Mini 2 / h: AXA Juno |
| Bereifung | Schwalbe Pick-Up, v: 26“, 60 mm / h: 24“, 60 mm |
| Sonstiges | Satteltaschen, Fußrasten, Euro-Box, Spanngurte, Griffe, Sitzbank, Ständer mit Remote |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, Bosch Cargo Line, 85 Nm, Display: Bosch Kiox |
| Akkukapazität | 625 Wh |
| Reichweite | > 50 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

CENTURION Vario R960i

# Veritabler Alleskönner

Das Vario R960i ist Centurions Interpretation eines Lastenrades. Es ist das Erstlingswerk des Herstellers und soll hohe Zuladung mit einem sportlichen Fahrgefühl verbinden. Das Vario fällt in die Kategorie Longtail mit langem Gepäckträger. Daran finden große, wasserdichte Taschen Platz, die zusammen mit Vaude entwickelt wurden. Die Taschen haben einen Klappboden, somit passt entweder viel Gepäck hinein oder die Taschen machen sich schlank, um den Beinen von Passagieren Platz zu machen. Das Vario zeigt sich wirklich variabel, auf dem langen Heck können zwei Kinder in Kindersitzen oder auf einer Sitzbank oder ein Erwachsener bis 70 Kilo Platz nehmen. Ohne Mitfahrer passt eine Euro-Box in den Käfig. An der Front können weitere 15 Kilo zugeladen werden. Das Lastenrad gibt es nur in einer Größe und einer Farbe – Schiefer. Das hochwertige Zubehör ist im Preis inklusive.

## Zubehör inklusive

Centurion verspricht, dass sich das Vario trotz hoher Zuladung wie ein normales Rad fährt – und das tut es. Mit dem Vario kommen auch Lastenrad-Novizen zurecht. Einzig das höhere Gewicht gegenüber einem normalen Rad ist spürbar und macht das Bike etwas behäbig. Gleichzeitig strahlt das Vario Ruhe und Gelassenheit aus. Die Rahmensteifigkeit ist über alle Zweifel erhaben und zeigt sich von hoher Zuladung unbeeindruckt. Ein Extralob verdient der Zweibeinständer, der eine Eigenentwicklung ist. Er hat eine Sperre, die über einen Hebel am Lenker entsichert wird. Selbst zwei spielende Kinder auf dem Gepäckträger bringen das Rad nicht zum Kippen. Der Bosch-Mittelmotor in der Cargo-Version sorgt für bulligen Schub, ist aber nicht besonders spritzig. Die Bandbreite der 1x11-Kettenschaltung ist groß und reicht auch für steile Anstiege. Die Bremsanlage ist großzügig dimensioniert.

**FAZIT**

Das Centurion Vario R960i überzeugt auf Anhieb. Tolle Variabilität wird mit sinnvollen Details ergänzt. Zubehör wird mitgeliefert, Anbauteile sind gut gewählt.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●○ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●◐○ |
| Komfort | ●●●●○ |
| Sicherheit | ●●●●● |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Design | ●●●●◐ |

\+ Lasten- und Personentransporter, gesicherter Ständer, kräftiger Motor, Zubehörpaket

\– Etwas schwer und schwerfällig

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note **1,6 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Abklappbare Lenkstange zum platzsparendem Parken/Transport.

Kraftvoll und sanft-harmonisch ansprechend: der Brose Drive T.

| PREIS | 5999 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 40,2 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 205 kg |
| Rahmenarten | Einheitsgröße |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Federgabel, Suntour SF20 Mobie, 70 mm |
| Bremsen | hydr. 4-Kolben-Scheibenbremse, Magura MT5, 180/ 180mm |
| Spritzschützer | Aluminium, Car.los |
| Sattelstütze | Car.los Telescope |
| Sattel | Marie Zurigo |
| Schaltung | Nabenschaltung, Enviolo N3.8 Cargo, stufenlos |
| Lichtanlage | v: Sate Light C7, 80 Lux / h: Sate Light M2 |
| Bereifung | CST Cargo, 20“, v: 55 mm, h: 62 mm |
| Sonstiges | Heckrailing, Sitzkissen, für zwei Kindersitze zugelassen, klappbare Teleskop-Lenkstange, optional: Gepäcktaschen |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Brose Drive T, 70 Nm, Display: Brose Allround |
| Akkukapazität | 1044 Wh (2x 522 Wh) |
| Reichweite | > 100 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour — Reise

CAR.LOS C.1

# Kompakter Packesel

Auf der Eurobike 2022 feierte Hersteller Car.los, der mit seinem C.1 Städte autoloser machen will, Premiere. Das kompakte Longtail soll sämtliche urbane Einsatzbereiche abdecken und kommt mit großzügigem Systemgewicht (205 kg), umfangreicher Serienausstattung und üppiger Akku-Kapazität (1044 Wh) daher. Schnörkelloses Industriedesign von Guido Golling in Urban Orange (oder Global Green) mit tief angesetztem Rahmenschwerpunkt für optimierte Achslastverteilung trifft auf Broses Drive T mit harmonischer Antriebspower (70 Nm) sowie Schaltungskomfort dank stufenloser Enviolo. Sämtliche Kabel verlaufen vom Cockpit gebündelt ins Unterrohr, auf dem einer der beiden Akkus gut zugänglich und bewusst tief montiert sitzt. Auf einem Zweibeinständer mit Lock-Funktion lässt sich das C.1 einfach aufbocken. Dank abklappbarer Lenkstange kann es außerdem platzsparend hochkant geparkt werden.

## Agil, direkt und spurtreu

Aufrecht Platz genommen, manövriert es sich dank schmalem Lenker sowie langer, versteifter Heckkonstruktion sehr agil und direkt. Steifer Rahmen, keine Flatterneigung: Das C.1 beweist sein Transportpotenzial überzeugend und heimst auch in puncto Sicherheit mit perfekt dosierbaren 4-Kolben-Bremsen Bestnoten ein. Die schluckfreudige Suntour-Federgabel spendiert ebenso gute Dämpfung wie die volumigen CST-Pneus – auch auf unebenem Geläuf. Der Brose-Motor begeistert mit feinfühliger Sensorik und Geräuscharmut in der Ebene – bergauf treibt er dank guter Kraftentfaltung optimal an. Mit der stufenlosen Nabenschaltung wird die Übersetzung spielend geschmeidig per Drehgriff angepasst. 20-kg-Gepäckträger vorne, Schwerlast-Rahmenheck (65 kg) für bis zu zwei Passagiere hinten: das C.1 kann eine Menge gleichzeitig. Und hält mit seinem tiefen Schwerpunkt in jeder Fahrsituation souverän die Spur.

**FAZIT**

Fahrperformance, Ladepotenzial, Design – das Car.los C.1 überzeugt mit hochwertigen Anbauteilen und umfangreicher Serienausstattung als Autoersatz im Großstadtdschungel!

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Design | ●●●●◐ |

\+ Agile Fahrweise, kraftvoller Antrieb, Schaltungskomfort, Lichtanlage, Bremsen

\– Kabelbaum sollte besser hinter dem Frontlicht verlaufen, weicher Sattel

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note **1,6 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Der Bedienhebel für die Vario-Sattelstütze unter dem Display.

Formschön integriert: der antriebsfreudige SyncDrive Pro-Motor.

MOMENTUM PakYak E+

# Antriebsstarker Transporter

| PREIS | 6016 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 37,5 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 237,5 kg |
| Rahmenarten | Einheitsgröße |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Starrgabel |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremse, Tektro HD-E737, 203/ 203 mm |
| Spritzschützer | Aluminium, schwarz |
| Sattelstütze | Vario Sattelstütze, gefedert |
| Sattel | Selle Royal Essenza |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano Alivio/Acera, 9 Gänge |
| Lichtanlage | v: Supernova E2 Mini Pro / h: Axa BlueLine Steady E6 |
| Bereifung | v: Maxxis, Hookworm, 24“, 61 mm / h: Maxxis Rekon, 24“, 56 mm |
| Sonstiges | Viel Zubehör erhältlich, Frontgepäckträger, Zweibeinständer |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, Giant SyncDrive Pro, 80 Nm, Display: RideControl Dash |
| Akkukapazität | 1000 Wh (2x500 Wh) |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour — Reise

Momentum soll die Welt ein bisschen unkomplizierter machen, so der Slogan der Giant-Marke, die mit dem PakYak E+ einen selbst ernannten Alltagshelden konzipiert hat. Mit steil nach hinten abschwingendem Oberrohr plus Zusatzstrebe für mehr Steifigkeit im hinteren Ladebereich kommt das Longtail mit gelungenem Optik-Mix aus Eleganz und Robustheit daher. Der Alu-Rahmen wird durch einen Gepäckträger (46 kg) für bis zwei Kindersitze sowie am Steuerrohr montierter Ladefläche (15 kg) packfreudig flankiert. Im Unterrohr sitzt der 500-Wh-Akku, aus dem sich der drehmomentstarke SyncDrive Pro-Motor speist. Optional kann in der Box hinter dem Sattelrohr eine weitere Batterie angeschlossen und die Kapazität verdoppelt werden. Ohne Zusatzakku fungiert der Behälter, da abschließbar, als praktisches Staufach. Ebenfalls Teil der stabilen Ausstattung: Alu-Spritzschützer sowie Zweibeinständer.

## Agil, wendig und modular

Aufrecht Platz genommen kommt das Manövrieren dank 128-cm-Radstand von Beginn sehr dem eines klassischen E-Bikes nahe. Sechs Modi mit bis zu 360 Prozent Motorunterstützung werden per Bedienpanel neben dem kompakten Farbdisplay ausgewählt. Das von Giant modifizierte leistungsstarke Yamaha-Aggregat schiebt kraftvoll harmonisch an und meistert auch leichte Anstiege unter Volllast erstaunlich souverän. Shimanos 9-Gang-Kettenschaltung ist fürs Urbanflache gut gewählt. Über den breiten Lenker mit Flossengriffen gelingt die Steuerung, auch durch die Starrgabel begünstigt, sehr direkt. Fahrperformance und Spurtreue überzeugen sowohl auf Asphalt als auch moderaten Schotterpassagen im Stadtpark. Angenehmen Dämpfungskomfort leisten die Pneus sowie Federsattelstütze, während die Tektro-Bremsanlage verlässlich mit guten Reserven verzögert. Im Dunkeln macht die Lichtanlage einen erstklassigen Job.

## FAZIT

Das Momentum PakYak E+ ist ein robustes, ladefreudiges Longtail mit Top-Fahreigenschaften. Der Motor überzeugt, die Schaltung etwas weniger.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Design | ●●●●◐ |

⊕ Antriebskraft, Fahrperformance, hohe Zuladung, Optik, modulare Nutzung (Kinder-/Lastentransport), Vario-Sattelstütze

⊖ Mittelklasse-Schaltung, kaum Kettenschutz

| Preis-Leistung | ●●●●◐ |
|---|---|

Note 1,7 Gut

*Fotos: Gideon Heede*

Elektro Rad EMPFEHLUNG 2/2024

Die zahlreichen Funktionen werden vom Cockpit aus gesteuert.

Das Fahrgefühl ist dank gefedertem Neigefahrwerk sehr dynamisch.

| PREIS | 6099 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 49,8 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 200 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: Einheitsgröße: 160 – 200 cm Körpergröße |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Elastomer-Dämpfung |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremse, v: Tektro Auriga Twin, 2x 140 mm / h: Tektro T285, 160 mm |
| Spritzschützer | Aluminium |
| Sattelstütze | Satori Astro, 350 mm |
| Sattel | Contec City/Touren |
| Schaltung | aut. Nabensch., Shimano Inter-5E Di2, 5 Gänge |
| Lichtanlage | v: B&M IQ-XS, 70 Lux / h: Spanninga Pimento XE LED |
| Bereifung | v: Schwalbe Big Apple, 16“, 50 mm/ h: Schwalbe Big Ben, 20“, 55 mm |
| Sonstiges | Neige-Technik, Front-Box mit 80 kg Traglast, Maße Ladefläche (L x B): 94 cm x 72 cm, Rahmenschloss |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Shimano E6100 CRG, 60 Nm, Display: Shimano SC-E6100 |
| Akkukapazität | 504 Wh |
| Reichweite | > 45 km |

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Stadt — Tour

CHIKE E-Cargo

# Dynamischer E-Laster

Seit 2017 baut Chike E-Lastenräder im Miniaturformat, die sich an Familien, Hundebesitzer sowie Gewerbetreibende richten. Für Letztgenannte ist das E-Cargo konzipiert, dass mit Außenmaßen von 192 x 73 cm sowie einem Radstand von 130 cm extrem kompakt daherkommt – bei dennoch großvolumiger Ladebox von 94 cm Länge und 210 Liter Fassungsvermögen. Das gefederte Neigefahrwerk macht den Transporter einzigartig auf dem Markt und bringt eine außergewöhnliche Portion Komfort und Wendigkeit. Für kraftvollen Antrieb steht Shimanos E6100 in der Cargo-Variante. Per Riemenantrieb wird die Kraft über die elektronische Inter-5E Di2-Nabenschaltung aufs Hinterrad übertragen – wahlweise im Automatik-Modus. Schwerpunktgünstig auf dem Unterrohr sitzt der einfach entnehmbare 504-Wh-Akku neben einer verschließbaren Eurobox für bis 12 Kilogramm. Optional kann auf der anderen Seite eine zweite montiert werden.

## Exzellenter Fahrcharakter

Schmaler zum Fahrer gekröpfter Lenker, angenehme Flossengriffe sowie im Sichtfeld platziertes Schwarz-Weiß-Display: Souverän und aufrecht sitzend, manövriert sich das Chike vom Start weg super dynamisch und selbst mit Zuladung außerordentlich leichtfüßig durch enge Passagen. Schnell gewöhnt man sich an die Neigetechnik, mit der sich Kurven ähnlich wendig und agil wie mit dem klassischen Zweirad fahren lassen. Dank drei Rädern mit erhöhtem Sicherheitsgefühl, wovon die beiden vorderen in kleinem 16-Zoller maßgeblich die flinken Kurvenmanöver zu verantworten haben. An Steigungen spielt der E6100 seine Power souverän aus, fünf automatisch wechselnde Gänge tragen auch hier zur sorglosen Lastenfahrt bei. Bergab überzeugen hydraulische Scheibenbremsen auch bei Nässe mit präziser Dosierbarkeit. Erwähnenswert ist außerdem, dass dank modularem Aufbau ein einfacher Umbau zum E-Kids und E-Dogs möglich ist.

**FAZIT**

Wendig, dynamisch und kompakt: Chikes E-Cargo beweist eindrucksvoll, wie viel Fahrspaß in einem Lastenrad stecken kann – dank Neigefahrwerk mit sehr natürlichen Fahreigenschaften.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●● |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●● |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●● |

⊕ Neigetechnik, Höhe zum Be- und Entladen, modularer Aufbau, E-Schaltung

⊖ Viele Hebel und Knöpfe im Cockpit

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note **1,4 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

**Lust auf Last: der kraftvolle Bosch Cargo Line 85-Nm-Motor.**

**Eine von drei Zuladeoptionen: das Center Rack (bis 30 kg).**

| PREIS | 6350 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 39,37 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 180 kg |
| Rahmenarten & Größen | Einheitsgröße: 1,60 – 2 Meter Körpergröße |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | SR Suntour Cargo Mobie 34, 80 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremsen; v: Magura MT5 4 Kolben, 203 mm / h: Magura MT4, 203 |
| Spritzschützer | Kunststoff, SKS Ca Go Custom |
| Sattelstütze | Satori Trident Ca Go Custom |
| Sattel | Ergon ST10 |
| Schaltung | elektr. Nabensch., Enviolo Trekking 380, stufenl. |
| Lichtanlage | v: Supernova Mini 2, 100 Lux / h: Supernova TL-Z |
| Bereifung | Schwalbe Pick Up, 20“, 65 mm |
| Sonstiges | Zweibeinständer; Gepäcktr. (27 kg); Fronttr. (18); Center-Rack (30), Ladefläche (LxB): 40x33cm |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, Bosch Cargo Line, 85 Nm, Display: Kiox 300 |
| Akkukapazität | 545 Wh |
| Reichweite | > 60 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

CA GO CS 150

# Kraftvoller Vielseiter

Ca Gos mit zwei renommierten Design-Awards ausgezeichnetes City-Utility-Vehicle bietet mit drei Beladungsflächen bei kompaktem Baumaß (149 cm Radstand) reichlich Transportoptionen, auch für einen Kindersitz, im Alltag. Bis 30 kg schultert das Center Rack, welches dem CS 150 einen tiefen Schwerpunkt verpasst. Ergo: Die Fahreigenschaften des aus erstklassig verarbeitetem Alu-Chassis bestehenden Transporters sind entsprechend agil. Dämpfungskomfort liefern die 80-mm-Federgabel sowie großvolumige 20“-Pneus von Schwalbe. Dank redundanter Seilzuglenkung ist der Wendekreis auf ein Minimum reduziert. Hinzu kommt geringer Verschleiß, dank doppelt ausgeführter Seilzüge. Auch mit Enviolos stufenloser Trekkingnabenschaltung halten die Koblenzer den Wartungsaufwand niedrig. Herzstück des Antriebsgespanns ist Boschs kräftiger Cargo-Line, das sich aus einer externen 545-Wh-Batterie speist.

## Kräftig, wendig & sicher

Das Flex-Verhalten der verstärkten Sitzrohrstütze bringt weitere Pluspunkte. Bei sehr agiler Fahrweise dank großvolumiger Rohrprofile erreichen wir schnell die 25 km/h. Maximal beladen überzeugt das CS 150 auch in Kurvenlage mit sicherer Bodenhaftung und ist mit Maguras MT5-Bremsanlage hochwertig wie zuverlässig ausgestattet. Mit Schuhgröße 46 stößt man hin und wieder am Center Rack an. Ohne Last könnte, im Turbo-Modus, die Enviolo-Entfaltung größer sein, da man etwas ins Leere tritt. Aber: Für bis 75 kg Zuladung ausgelegt, ruft das CS 150 seine großartige Cargo-Performance ohnehin am liebsten vollbeladen ab. Der Bosch-Motor treibt selbst bergauf freudig-kraftvoll sowie gleichmäßig an – angesteuert via Bedieneinheit am sehr ergonomischen Lenker. Neben Zweibeinständer und Rahmenschloss komplettieren Supernova-Lichtanlage und breite Spritzschützer die durchdachte Ausstattung.

**FAZIT**

Ca Gos CS 150 ist ein agil-sportliches Lastenrad, das mit hohem Sicherheitsstandard und kompakter Bauweise antriebsfreudig zu überzeugen weiß!

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●● |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●◐ |

⊕ Sicherheitskonzept, Antriebspower, Fahrdynamik, tiefe Schwerpunktverlagerung, kompakte Bauweise

⊖ Kein Kettenschutz, Spritzschützer „nur“ aus Kunststoff, Fußfreiheit ab Schuhgröße 46

**Preis-Leistung** ●●●●○

Note
**1,6 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

AB 5000 €

CARGOBIKES

MODELLJAHR 2023

Das gefederte Neigefahrwerk ermöglicht dynamisches Fahrgefühl.

Vom Cockpit aus werden die zahlreichen Funktionen angesteuert.

| PREIS | 6999 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 38,4 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 200 kg |
| Rahmenarten | Einheitsgröße |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Elastomer-Dämpfung |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremse, Formula Cura, 2x180/ 180 mm |
| Spritzschützer | Aluminium, schwarz |
| Sattelstütze | Satori, starr |
| Sattel | Contec City/Touren |
| Schaltung | elektr. Nabenschaltung, Shimano Inter 5E DI2 |
| Lichtanlage | v: B+M IQ-XS / h: Spanninga Pimento XE |
| Bereifung | Schwalbe Big Apple, v: 2x16“, 50 mm/ h: 20“, 55 mm |
| Sonstiges | Neige-Technik, Kabine, Gatesriemen, Box |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Shimano Steps E6100 Cargo, 60 Nm, Display: Bluetooth Remote Control |
| Akkukapazität | 504 Wh |
| Reichweite | > 50 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour – Reise

CHIKE E-Kids

# Wendiger Wiege-Wagen

Die Geschichte des jungen Transportradherstellers Chike ist gepflastert mit zahlreichen Auszeichnungen. Völlig zu Recht: Die innovative Neigetechnik hat Maßstäbe in puncto Manövrierbarkeit, Fahrdynamik und Sicherheit gesetzt. Außerdem garantiert der kompakte Kölner eine außergewöhnliche Portion Fahrspaß. Für mehr Kraft beim Anfahren ist mittlerweile Shimanos E6100 in E-Cargo-Version verbaut. An Stelle der geschlossenen Fahrgastzelle für zwei Kinder, die mittels Fünfpunkt-Gurten auf einer durchgehenden Sitzbank Platz nehmen, kann auch eine Plattform für Lastentransporte montiert werden. Per Riemenantrieb werden Bein- und Motorenkraft über Shimanos elektronische Nabenschaltung Inter 5E Di2 aufs Hinterrad übertragen. Der 504-Wh-Akku sitzt auf dem Unterrohr neben einer verschließbaren Zusatzbox für kleines Gepäck und kann zum Laden in der Wohnung mit einem Handgriff entnommen werden.

## Eindrucksvolles Fahgefühl

Die aufrechte Sitzhaltung verschafft Top-Rundumsicht, mit schmalem, zum Fahrer hin gekröpftem Lenker und Flossengriffen sammelt das Chike volle Ergo-Punktzahl. Bedienelemente gibt es rund um das mittig platzierte Display reichlich: Hebel zum Fixieren der Neigetechnik beim Auf- und Absteigen, Tasten zur Wahl des Ganges sowie der Unterstützungsstufe. Nach zügigem Anfahren schaltet es sich sanft, wahlweise automatisch oder manuell, durch die fünf Gänge. An die Neigetechnik gewöhnt man sich schnell – und lernt sie zu schätzen. Mit ihr fährt es sich in Kurven ähnlich wendig und agil wie mit dem klassischen Zweirad – bei hohem Sicherheitsgefühl dank drittem Rad. Präzise dosierbar überzeugen die Scheibenbremsen auch bei Nässe, an Steigungen werkelt der Motor auch unter Maximalbeladung erstaunlich flüssig. Auch die geringe Wartung dank leise laufendem Gates-Riemen ist hervorzuheben.

**FAZIT**

Kompakt, vielseitig, antriebsstark: Das Chike E-Kids begeistert dank Neigefahrwerk mit natürlichen Fahreigenschaften – und liegt trotz hoher Wendigkeit sicher auf der Straße.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●● |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Design | ●●●●◐ |

\+ Neigetechnik, ergonomische Komponenten, Motor, Schaltung, Transportmöglichkeiten

– Viele Hebel und Knöpfe im Cockpit

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note 1,4 **Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Die Front-Federgabel liefert zuverlässige Dämpfungsqualitäten.

Kraftvoll & harmonisch: Shimanos EP8 in der Cargo-Ausführung.

| PREIS | 7218 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 60,7 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 250 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: Einheitsgröße: 155 – 195 cm Körpergröße |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Federgabel, 80 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremse, Tektro HD-M750, 180/203mm |
| Spritzschützer | Aluminium |
| Sattelstütze | Aluminium |
| Sattel | Selle Royal Vivo Reflective Athletic |
| Schaltung | Nabenschaltung, Enviolo 380 Cargo, stufenlos |
| Lichtanlage | v: B&M IQ-XS Eco Friendly, 80 Lux / h: B&M Toplight 2C E |
| Bereifung | Schwalbe Pick Up, v: 20“, 55 mm / h: 26“, 60 mm |
| Sonstiges | Gates-Riemen, Box-Ladefläche: 850 mm, Gepäckträger m. 25 kg Traglast |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Shimano EP8 Cargo, 85 Nm, Display: Shimano E5003 |
| Akkukapazität | 504 Wh |
| Reichweite | > 45 km |

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Stadt – Tour

DOUZE Hêta 2S Enviolo

# Transportfreudiger Franzose

Douze hat seine Flotte für 2024 weiterentwickelt – und setzt dabei weiter auf bewährte Vorgänger-Funktionen wie das Zweiteilen des Rahmens für platzsparenden Transport und Lagerung. Weiter ist beim Hêta 2S, das als klassisches Long-John mit extrem sauberer Rahmenverarbeitung daherkommt, die Motoraufnahme so konzipiert, dass Modelle unterschiedlicher Hersteller montiert werden können. Standardmäßig mit dem drehmomentstarken EP8 von Shimano ausgestattet, setzen die Franzosen zudem weiterhin auf ihre geschmeidige Seilzuglenkung. Die Integration der vorderen Lenkrolle sowie sämtlicher Kabel runden das optisch elegante Erscheinungsbild ab. Die geräumige Box aus aufgeschäumtem Polypropylen auf der 85 cm langen Ladefläche bietet, auf einer gut gepolsterten Sitzbank mit Drei-Punkt-Gurten, Platz für zwei Kinder. Bei möglichem 250-kg-Gesamtgewicht, passen darüber hinaus auch größere Einkäufe an Bord – oder optional Kind Nr. 3.

## Wendig und (hoch)belastbar

Über den Easy-Up-Vorbau wird die Lenkerhöhe ebenso einfach angepasst wie die Sattelhöhe per Schnellspanner. Bei einem Lenkwinkel von 75 Grad in jede Richtung erfolgt die Ansteuerung, bei anfänglich recht hohem Kraftaufwand, sehr direkt. Top: der sehr enge Wendekreis, der agile Manövrierbarkeit in engen Passagen ermöglicht. Komfortables, weil stufenloses, Schalten bietet Enviolos Heavy Duty Nabenschaltung mit seiner 380-Prozent-Bandbreite. Gemeinsam mit Shimanos kraftvollem Cargomotor sind so auch moderate Steigungen mit Vollbeladung erfolgreich zu meistern. Während die 80-mm-Federgabel am Vorderrad den Box-Passagieren merklich Dämpfungskomfort spendiert, sieht sich der Pilot Unebenheiten recht ungefiltert ausgesetzt. Tektros Vier-Kolben-Bremsen erweisen sich auch im Regen als sehr zuverlässig. Die Busch & Müller-Lichtanlage und sehr stabile Alu-Spritzschützer runden das Alltagskonzept bravourös ab.

**FAZIT**

Kräftiger Motor, hohe Zuladung, enger Wendekreis: Das Hêta 2S von Douze ist ein durchdachter Familientransporter mit rundum hochwertiger Ausstattung – und sportlichen Fahreigenschaften.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●○ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●◐ |

⊕ Direkte Lenkung, Zuladegewicht und -volumen, Rahmen aus elegantem Alu-Druckguss

⊖ Kabelführung vor Cockpit etwas unruhig, Fahrer-Komfort könnte höher ausfallen

**Preis-Leistung** ●●●●○

Note
**1,6 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

MODELLJAHR 2023

Die Box darf mit 80 kg beladen werden, Kindersitze sind Serie.

Statt eines Displays setzt Trek auf einen Smartphone-Halter.

| PREIS | 7999 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 77,9 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 250 kg |
| Rahmenarten | Einheitsgröße |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | SR Suntour Mobie A32, 50 mm |
| Bremsen | hydr. 4-Kolben-Scheiben-bremse, Tektro HD-E737, 203/203 mm |
| Spritzschützer | Trek Fetch Custom |
| Sattelstütze | TranzX JD-YSP28PLQ, 200 mm Hub |
| Sattel | Bontrager Boulevard |
| Schaltung | Nabenschaltung, Enviolo CVP Heavy Duty, stufenlos |
| Lichtanlage | v: Herrmans MR8 / h: Trelock LS614 |
| Bereifung | Schwalbe Pick-Up, Addix E-Compound, v: 20“, 55 mm / h: 27,5“, 60 mm |
| Sonstiges | Gates-Riemen, Gepäckträger mit Kindersitzzulassung, 2 Kindersitze inkl. |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, Bosch Cargo Line, Display: Bosch SmartphoneGrip |
| Akkukapazität | 750 Wh |
| Reichweite | > 70 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour — Reise

TREK Fetch+ 4

# Schwerlastradl

Mit der Fetch-Reihe stellt Trek die ersten eigenen Lastenräder vor. Das Fetch+4 ist das ganz große Modell. Ab Werk verbaut der Hersteller eine große Wanne und zwei Kindersitze samt 5-Punkt-Gurten, die einzeln in der Neigung verstellbar sind. Vor den Sitzen bleibt noch viel Platz für Gepäck – maximal darf die Box mit 80 kg belastet werden. Noch mehr Platz für kleine Mitfahrer eröffnet der Gepäckträger, der für die Montage eines Kindersitzes zugelassen ist. Die weitere Ausstattung des Rads ist mit Schutzblechen, Lichtanlage samt Bremslicht und breitem Zweibeinständer umfangreich. Ein zweiter Akku kann ebenfalls verbaut werden. Das kann sinnvoll sein, denn die Reichweite schmilzt wegen des hohen Gewichts schnell dahin. Das Fetch+4 ist ein großes Lastenrad, das viel Platz braucht. Rangieren, durch Türen passen und Platz in Hausgängen finden zählt nicht zu seinen Stärken.

## Guter Überblick

Das Fetch+4 braucht wegen seiner Größe und seines Gewichts etwas Eingewöhnung beim Fahren. Mit zunehmender Zeit am Lenker fühlt sich das Rad aber immer intuitiver an, dann sind auch enge Biegungen und Wendemanöver kein Problem. Die Sitzposition ist sehr aufrecht und verschafft einen guten Überblick. Die Seilzuglenkung arbeitet direkt, das Vorderrad ist wegen der großen Box nicht zu sehen. Für Komfort sorgt die gefederte Sattelstütze, die für leichteres Aufsteigen abgesenkt werden kann. Die stufenlose Enviolo-Nabenschaltung passt sehr gut zum Charakter des Rades. Die Übersetzung ist für den Stadteinsatz und Ebenen ausgelegt. Beim Anfahren an Anstiegen muss der Motor kräftig mithelfen, hier wäre eine Anfahrhilfe sinnvoll. Zuladung steckt das Fetch+4 klaglos weg, das Fahrverhalten ändert sich selbst bei schweren Lasten kaum. Ungewohnt ist, dass Trek statt eines Displays eine Smartphone-Halterung verbaut.

## FAZIT

Das Fetch+4 von Trek geht in die Vollen und bietet Platz ohne Ende. Das Umfeld muss allerdings passen: Das Cargobike braucht Platz und Berge sind nicht sein Metier.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●○○ |
| Komfort | ●●●●○ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Design | ●●●●◐ |

⊕ Viel Stauraum, viele Plätze für Kinder, Bosch-Smart-System

⊖ Gewicht, Platzbedarf

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note **1,7 Gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Verschleißarm schalten: Enviolos AutomatiQ mit Gates-Riemen.

Fahrdynamik und Komfort dank Vollfederung und Neigetechnik.

| PREIS | 8860 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 74 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 280 kg |
| Rahmenarten | Einheitsgröße |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Marzocchi Z2, 140 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremse, Tektro Auriga Twin HD-T525, 203/2x180 mm |
| Spritzschützer | Aluminium, Topeak De-Fender XC1 |
| Sattelstütze | Ergotec Skalar |
| Sattel | Ergon SMC Sport Gel Men |
| Schaltung | Nabenschaltung, Enviolo AutomatiQ, stufenlos |
| Lichtanlage | Supernova E3 |
| Bereifung | v: Schwalbe Super Moto-X, 27,5“, 62 mm / h: 2x Schwalbe Super Moto-X, 20“, 62 mm |
| Sonstiges | Rahmenschloss, 4x Gates-Riemen, Feststell-bremse, Tilt-Lock, optional: 500-Wh-Zusatz-Akku |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, Polini E-P3+ MX, 90 Nm, Display: Polini Display TFT |
| Akkukapazität | 500 Wh |
| Reichweite | > 50 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour — Reise

GLEAM Escape

# Geniale Transportmaschine

Die Gleam-Ursprungsidee stammt von Wiener Fahrradkurieren. Die daraus entstandenen technisch eindrucksvoll gedachten Lastenräder werden in Europa produziert. Als Longtail daherkommend, ist das Escape mit einem Neigemechanismus ausgestattet, der dem Transporter auch bei 200 kg Zuladung eine außergewöhnliche Fahrdynamik verpassen soll. Gefederte Einzelradaufhängungen spendieren Extra-Komfort, der aus vier Gates-Riemen bestehende Antriebsstrang verspricht, gemeinsam mit Enviolos stufenloser Automatikschaltung, sanfte Pedalier-Eigenschaften. Per Differential wird die Antriebskraft des Polini-Motors gleichmäßig und ohne große Kraftverluste auf die Hinterräder übertragen. Mit einem Transportvolumen bis 650 Liter bei sieben verschiedenen Aufbauten primär gewerbliche Kunden ansprechend, wird das Gleam dank FLEX-System mit einer Holzkonstruktion und Doppel-Sitzbank auch familientauglich.

## Dynamisch und komfortabel

Aufrecht vor dem breiten Lenker mit mittig platziertem Display Platz genommen, treibt das Aggregat kraftvoll an und begünstigt mit harmonischer Schubdosierung die dynamische Fahrweise. Genial, wie sich mit dem Escape elegant in die Kurven legen lässt und auch der Wendekreis (2,5 m) unerwartet klein ausfällt. Das Fahrgefühl ist überraschend nah an dem eines E-Bikes. Die Vollfederung aus an eigenen Schwingen aufgehangenen Hinterrädern plus 140-mm-Federgabel macht Fahrten auf unbefestigten Straßen ruckelfrei – und liefert für ein Lastenrad exzellente Dämpfung. Mit 380 Prozent Übersetzung ist die Enviolo-Schaltung auch für Steigungen geeignet, bergab verzögern Tektros Scheibenbremsen auch bei Volllast sicher. Dank nur 82 cm Breite passt das Gleam auch durch Türrahmen. Schwalbe-Pneus mit Trekkingprofil sowie hochwertige Vollausstattung runden das technisch geniale Lastenrad-Konzept ab.

**FAZIT**

Fahrdynamik, Komfort und Ladepotential – Gleams Escape ist ein Lastenrad der Extraklasse, das mit kraftvoller Motorleistung und Automatikschaltung viel Fahrfreude bringt.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●● |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●● |
| Komfort | ●●●●● |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Design | ●●●●◐ |

\+ Zuladepotential, Neigemechanismus, Fahrdynamik, Komfort, Antriebskonzept

\– Etwas umständliches Einschalten per Knopf unter dem Akku, Gewicht

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note **1,4 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

AB 5000 €

CARGOBIKES

EPP-Frontbox mit Kindersitz und Fassungsvermögen von 200 Liter.

Ergonomisches Cockpit mit mittig platziertem Kiox-Farbdisplay.

| PREIS | 9350 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | ca. 54 kg (Herstellerang.) |
| Zul. Gesamt-gewicht | 225 kg |
| Rahmenarten & Größen | Einheitsgröße: 1,60 bis 2 Meter Körpergröße |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | SR Suntour Cargo Mobie 32, 70 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr.; v: Magura CMe4, 203 mm / h: Magura Cme5, 220 mm |
| Spritzschützer | Kunststoff, 82 mm |
| Sattelstütze | Parallelogr., by.Schulz R.2 |
| Sattel | Ergon ST10 |
| Schaltung | elektr. Nabensch., Enviolo Heavy Duty, stufenlos |
| Lichtanlage | v: Supernova Mini 2 Pro, 160 Lux / h: B&M Secula |
| Bereifung | v: Schwalbe Big Ben, 20", 55 mm / h: Schwalbe Super Moto-X, 27,5", 70 mm |
| Sonstiges | EPP Frontbox (70 kg/200 L), Ladefl.: 56,5x45x 61,5 cm (Innenmaß); Gepäckträger bis 25 kg |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, Bosch Cargo Line, 85 Nm, Display: Kiox |
| Akkukapazität | 625 Wh |
| Reichweite | > 60 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

FAHRVERHALTEN
Laufruhig — Agil

SITZPOSITION
Aufrecht — Sport

EINSATZBEREICH
Tour — Reise

CA GO FS 200 Family Plus

# High-Tech-Kindertransporter

Der Hersteller aus Koblenz hat mit dem FS 200 eines der innovativsten Cargobikes entwickelt, das in puncto Sicherheit Maßstäbe setzt. Das Herzstück: die crashtestbewährte Transportbox aus EPP-Kunststoff mit hohem Kragen, die Platz für zwei Kinder sowie Wocheneinkäufe bietet. Die Klappsitze sind stoßgedämpft, größenverstellbar und mit einem leicht anlegbaren 5-Punkte-Sicherheitsgurt ausgestattet. Eine eigens von Ca Go entwickelte geschützt verlegte Seilzuglenkung mit 90-Grad-Einschlag sorgt dank sehr direkter Lenkimpuls-Übertragung für eine agile Fahrweise. Der speziell für Lastenräder entwickelte Bosch Cargo-Motor wiederum für bullige Beschleunigung und gleichmäßiges Anstiegsklettern. Den wartungsfreien und auf Komfort ausgelegten Antrieb komplettieren Gates-Riemen sowie das automatische Enviolo-Nabengetriebe, das bei Ampelstopps zuverlässig den leichtesten Gang einlegt.

## Sicher, komfortabel & agil

Hinter der großen Box, unter der schwerpunktgünstig der Akku platziert ist, mit guter Rundumsicht Platz genommen, hat man das FS 200 dank breitem Lenker fest im Griff. Die Schaltung bedarf etwas Gewöhnung, schnell genießt man aber die (recht hörbare) Automatik bei 380% Übersetzungsbreite. Dank Frontfederung und Federsattelstütze kurvt das 2,70 Meter lange FS 200 extrem stoßfrei und elegant-zügig durch die Stadt – wobei der enge Wendekreis ein absoluter Trumpf ist. Der Motor: antriebsfreudig und auch bei Vollbeladung zuverlässig leistungsstark. Apropos: Nahe dem 225-kg-Systemgewicht versteift sich das FS 200 spürbar und läuft dadurch sogar noch sicherer geradeaus. Die erstklassigen Scheibenbremsen verzögern an Vorder- und Hinterrad unterschiedlich stark, was Verbremsen vorbeugt. Um die Tourenpotentiale voll ausschöpfen zu können, lässt sich mit zweitem Akku auf 1250 Wh aufstocken.

**FAZIT**

Technik, Komfort, Sicherheit: Ca Gos FS 200 Family Plus überzeugt in allen Belangen und bietet für ein Gefährt dieser Größe sehr leichtfüßige Fahreigenschaften.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ● ● ● ● ● |
| Antriebssystem | ● ● ● ● ● |
| Fahreigenschaften | ● ● ● ● ● |
| Komfort | ● ● ● ● ● |
| Sicherheit | ● ● ● ● ● |
| Nutzungstauglichkeit | ● ● ● ● ◐ |
| Wartungsaufwand | ● ● ● ● ● |

\+ Antriebskonzept, Sicherheitsaspekte, Rahmenverarbeitung, Komfort

\− Tiefer Kindersitz ergonomisch nicht perfekt, Box-Zuladung etwas begrenzt

| Preis-Leistung | ● ● ● ● ◐ |
|---|---|

Note 1,4 Sehr gut

Fotos: Gideon Heede

# Serie mit Video: Hilfreiche Tipps und Tricks zur Fahrsicherheit

SOUVERÄN E-BIKEN UND SICHER

www.radfahren.de/fahrsicherheit

**Aktuelle Videos unserer Serie:**

- Die richtige E-Bike Ausstattung
- Sicher mit dem E-Bike bergauf
- Die perfekte Balance auf dem E-Bike
- Die richtige Grundposition
- Sicheres Entschleunigen auf dem E-Bike
- Kurven mit dem E-Bike meistern
- Sicher Hindernissen ausweichen
- und viele mehr...

youtube/@elektroradmagazin

# TOP TEN

*Bikepacking*

FOTO: ADOBE STOCK

# 10

## *Tipps für Bikepacking und Gravelbiken*

Seit Jahren ist der Trend nicht wegzudenken – Bikepacking. Reisen mit dem Fahrrad gibt es zwar schon lange, sie werden zudem zunehmend beliebter. Und – die Art zu reisen ändert sich.

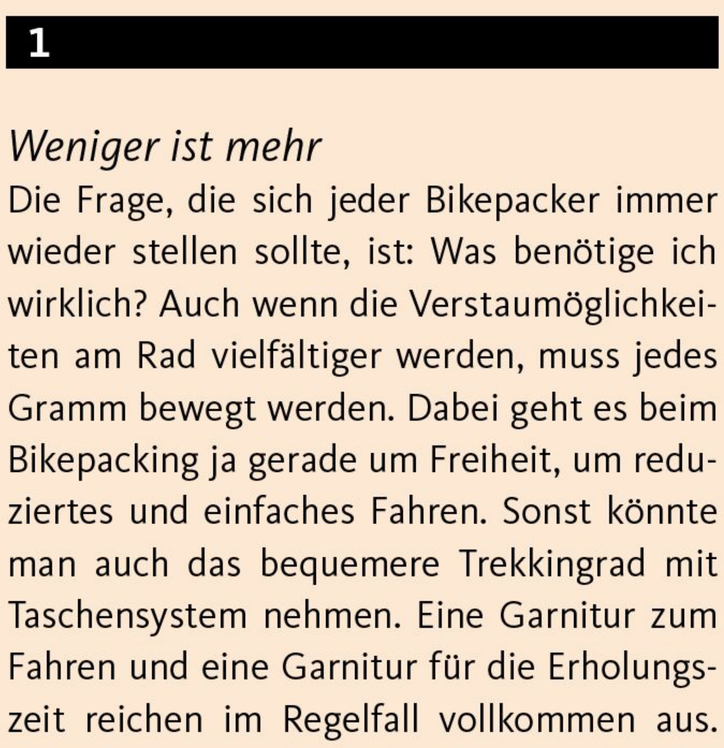
Statt auf komfortable Trekking- oder Reiseräder setzen immer mehr Menschen auf Gravel-Bikes für den Radurlaub – ob mit oder ohne E-Antrieb. Beide Gattungen sind leicht, schnell und kommt durch fast jedes Gelände. Eine Gepäckträger-Montage ist dabei allerdings schwierig bis unmöglich. Dafür tragen viele Gravel-Bikes Ösen, um Halter und Zusatzgepäck aufzunehmen. Die gängigste Lösung ist eine Satteltasche, die schmal und lang vom Sattelrohr nach hinten reicht; sie ist im Regelfall wasserdicht. Wird mehr Stauraum benötigt, findet er in Lenker- oder Rahmentaschen seinen Platz. Wie Gravelräder selbst, sollte aber auch das Gepäck reduziert sein, um einen möglichst unverfälschten Fahreindruck zu erhalten.

FOTOS: COSMIC SPORTS/PD-F, PD-F

### 1

*Weniger ist mehr*

Die Frage, die sich jeder Bikepacker immer wieder stellen sollte, ist: Was benötige ich wirklich? Auch wenn die Verstaumöglichkeiten am Rad vielfältiger werden, muss jedes Gramm bewegt werden. Dabei geht es beim Bikepacking ja gerade um Freiheit, um reduziertes und einfaches Fahren. Sonst könnte man auch das bequemere Trekkingrad mit Taschensystem nehmen. Eine Garnitur zum Fahren und eine Garnitur für die Erholungszeit reichen im Regelfall vollkommen aus.



Lieber etwas Waschmittel für unterwegs einpacken, falls Gerüche überhandnehmen. Wenn möglich, auf einen Rucksack verzichten. Besser sind Sattel- und Rahmentaschen.

### 2

*Route gut planen*

Einfach losfahren? Das kann funktionieren, wenn Zeit keine Rolle spielt. Meist wird aber ein Ziel angefahren. Dann ist es sinnvoll, sich vor der Tour einen Überblick über den Verlauf zu verschaffen. Möglich ist das ganz klassisch mit einer Radkarte oder mit digitalen Helfern

wie entsprechenden Websites und Apps. Wenn es sich um bekannte Ziele oder Routen handelt, kann ein Blick in Online-Portale wie Komoot helfen. Dort finden sich geplante Touren von anderen. Diese können verändert oder einfach nachgefahren werden. Wird die Route heruntergeladen – meist als gpx-Datei –, kann sie auf anderen Geräten wie Smartwatches oder Bike-Computern importiert werden. Bei der Navigation per Karte hilft eine Kartentasche enorm, um ständiges Umpacken zu vermeiden. Zu empfehlen ist außerdem ein Smartphonehalter und bei langen Touren eine Powerbank zum Nachladen.

**3**

### *Flexibel bleiben, nichts erzwingen*

Die Route ist geplant, also geht es los. Doch unterwegs kann der Weg ganz anders aussehen. Die Gründe dafür können vielfältig sein: Baustellen, Umleitungen oder neue Wege sind keine Seltenheit. Die Karte kann veraltet sein, die Online-Tour schon vor Jahren absolviert. Hilfreich ist es dann, nicht stoisch an der erarbeiteten Route festzuhalten. Die Änderung lieber als Chance sehen, von bekannten Wegen abzuweichen. Natürlich sollten Tagesziele erreicht werden, vor allem, wenn vorab eine Unterkunft gebucht wurde. Mit ein bisschen Glück ergeben sich vor Ort aber sogar schönere Alternativen.

**4**

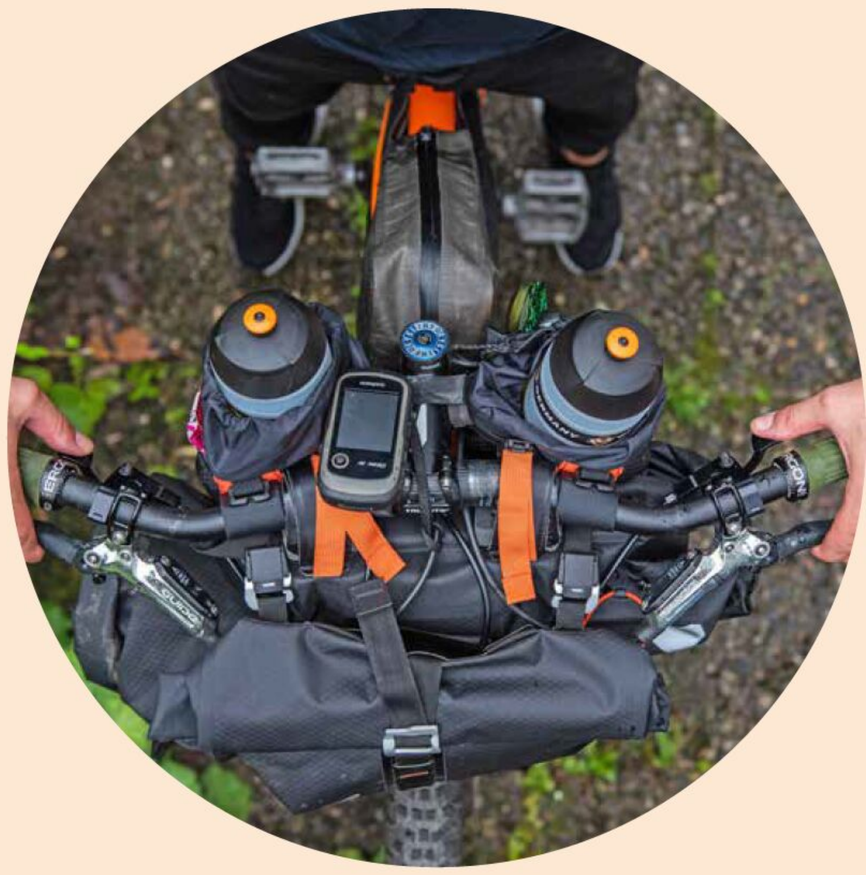
### *Die Augen offen halten*

Um alternative Routen und auch ungeahnte Sehenswürdigkeiten zu bemerken, hilft es aufmerksam zu bleiben. Beim Bikepacking geht es nicht darum, neue Bestzeiten auf Streckenabschnitten zu erreichen. Die Natur, eine Region wird mit dem Fahrrad bereist und erkundet. Ist der Zeitplan nicht zu eng gesteckt, entdeckt man unterwegs vielleicht einen Bachlauf, der zu einer Pause einlädt, einen pittoresken Ortskern oder einen anderen Ort, der es Wert ist, eine Pause einzulegen. Dabei kann man auch mit Einheimischen ins Gespräch kommen, die mit etwas Glück den ein oder anderen Insider-Tipp parat haben. Ganz klassisch lohnt sich auch ein Besuch der Tourist-Information, statt lange online nach Ideen oder Lösungen zu suchen.

**5**

### *Verpflegung – Flüssigkeit ist wichtig*

Bikepacking steht für Freiheit, steht für Abenteuer. Bei Sonnenschein durch traumhafte Landschaften pedalieren und das Leben genießen. Dieses Bild wird durch brennenden Durst deutlich getrübt. Daher sollte vor allem genug Flüssigkeit mit auf Reisen gehen. Reisetaugliche Räder haben in der Regel viel Platz für Flaschenhalter. Bei sehr hohen oder niedrigen Temperaturen helfen isolierende Trinkflaschen dabei, den Inhalt bei der richtigen Temperatur zu lagern. Wenn ein Rucksack



getragen wird, bietet sich eine integrierte Trinkblase an. Führt die Route regelmäßig durch bewohnte Gebiete, ist es sinnvoller, Vorräte wie frisches Obst öfter aufzufüllen, statt große Mengen mitzuführen.

**6**

### *Vorbereitung am Rad*

Nichts ist ärgerlicher als ein Defekt, der die lang ersehnte Tour in Gefahr bringt – vor allem, wenn er durch gute Vorbereitung vermeidbar gewesen wäre. Vor der Abfahrt ist es daher sinnvoll, nicht nur die Kette zu ölen und den Luftdruck zu checken. Je nach Typ lohnt es sich, das Rad einer Werkstatt zur Durchsicht zu geben oder selbst Zeit zu investieren. Haben die Speichen genug Spannung? Sitzen alle Schrauben fest – auch am Gepäcksystem? Haben die Bremsbeläge genug Reserven? Ist die Schaltung so eingestellt, dass Schaltvorgänge flüssig möglich sind und die Schaltung nicht schleift? Wird ohne Schlauch gefahren, kann es sinnvoll sein, Dichtmilch nachzufüllen. Ein Ersatzschlauch, ein Multitool und Kabelbinder können außerdem unterwegs wertvolle Problemlöser sein.

FOTOS: PIXABAY/DETOUR, PD-F, LUKA GORJUP/LUX FOTOWERK/PD-F, THOMAS GEISLER/PD-F

## 7

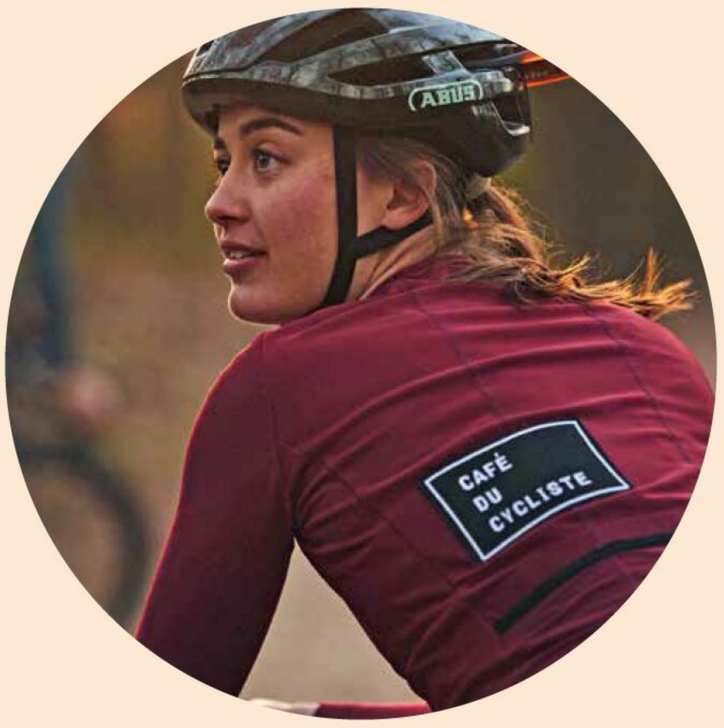
*Passende Kleidung*

Reibende Shorts, rutschende T-Shirts – das nervt. Gerade, weil nicht viel Ersatz dabei ist, sollte die gewählte Kleidung passen. Daher keine Neuanschaffungen auf großer Tour ausprobieren. Textilien mit Merinowolle oder integrierten Silberfasern verhindern unangenehme Gerüche, das hilft bei Mehrtagestouren ohne Waschmöglichkeit. Bei Regenkleidung unbedingt auf eine hohe Atmungsaktivität und Belüftungsöffnungen achten – sonst ist der Regenschutz bei Anstrengung innen so nass wie außen.

## 8

*Zusammen fahren*

Radtouren sind meist noch schöner, wenn man das Erlebnis gemeinsam erfährt. Wenn kein Familienmitglied mitfahren möchte, bietet sich die Nachfrage im Freundeskreis an. Oftmals steigt die Begeisterung, wenn die Routenplanung schon geleistet ist und man sich einfach anschließen kann. Alternativ gibt es geführte Radtouren von Reiseveranstaltern oder Vereinen oder Radclubs. Zuletzt bieten auch Rad-Apps und Online-Communities, Blogs und Ähnliches die Möglichkeit, sich zu vernetzen und gemeinsam Urlaub zu planen.




## 9

*Distanzen langsam steigern*

Ein Bikepacking-Rad ist oft ein Gravel-Bike, also sollten 300 Kilometer am Tag kein Problem sein. Doch das ist der falsche Ansatz, gerade, wenn das Bike einen E-Antrieb hat. Beim Bikepacking geht es nicht darum, möglichst schnell möglichst große Distanzen zu bewältigen. Vielmehr steht das Erlebnis im Vordergrund. Etappenziele können leichter gesteigert als gekürzt werden. Und immer sollte der Stromverbrauch im Auge behalten werden! Noch eine kleine Runde am Tagesziel, eine entspannte Dusche oder ein Bad im See bringen mehr Urlaubsfeeling als Nachtfahrten ohne E-Untersützung, weil wir falsch geplant haben. Wenn alles klappt, können die Strecken fürs nächste Mal gesteigert werden.

## 10

*Akku-Management*

Bikepacking heißt oft: Radreisen jenseits der Zivilisation. Auch wenn diese in unseren Breiten nie mehr als eine kurze Tour entfernt ist, sind Trekking- und Biwakplätze oft Ziele von Bikepackern. Und dort gibt es nunmal keine Steckdose. Hier sind E-Gravelbikes ein toller Begleiter. Denn sie lassen sich in der Ebene prima ohne Unterstützung fahren, brauchen Dank leichter und weniger kraftvoller Motoren nur wenig Strom. So halten ihre (kleinen) Akkus bei entsprechender Fahrweise gerne mal bis zu 200 Kilometer. Die meisten Modelle haben zudem kompakte Range-Extender, die den Offline-Spaß noch einmal verlängern können. Also: Nix wie raus!

**BENEDIKT WINKEL, STEPHAN KÜMMEL**

FOTOS: ABUS/PD-F, VAUDE/PD-F (2), STEVENS BIKES/PD-F

## 26 SPORTLICHE BIKES

Wie divers sportliche E-Bikes doch inzwischen sind! Klar dominiert der E-MTB-Bereich, denn hier sind die Absatzzahlen am größten: 39 Prozent aller verkauften E-Bikes in Deutschland sind E-MTBs. Erst danach kommen E-Trekking (25 Prozent) und E-City (21 Prozent). Diese Zahl macht es noch deutlicher: 90 Prozent aller verkauften Mountainbikes 2023 hatten bereits einen E-Motor an Bord. Zum Vergleich: Bei den Rennrädern, zu denen auch Gravelbikes gehören, liegt der E-Anteil bei gerade einmal knapp 12 Prozent. **SK**

FOTO: JENS SCHEIBE
RUSH
MAXXIS

Guter Schub: Blaupunkts Heckmotor liefert 40 Nm Drehmoment.

Aufgeräumt: Übers Unterrohr laufen die Züge in den Rahmen.

PROPHETE Graveler E-MTB

# Gelände-Starterkit

| PREIS | 1599 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 21,31 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 150 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 48* cm |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | SR Suntour XCT, Federweg: 100 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremsen, Jak, 180/ 160 mm |
| Sattelstütze | Promax |
| Sattel | Prophete |
| Schaltung | Shimano Altus, 1x8-Gang |
| Bereifung | Kenda Kadre Sport, 27,5“, 65 mm |
| Sonstiges | Seitenständer |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Heckmotor: Blaupunkt, 40 Nm, Display: Blaupunkt |
| Akkukapazität | 418 Wh |
| Reichweite | >50 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

FAHRVERHALTEN
Laufruhig — Agil

SITZPOSITION
Aufrecht — Sport

EINSATZBEREICH
Tour — Reise

Voluminöse, 2.6“-Kenda-Breitreifen im MTB-typischen 27,5“-Format, eine Suntour-Stahlfedergabel mit 100 Millimeter Federweg sowie ein leicht nach oben gekröpfter Riser-Lenker weisen das hier zu besprechende Prophete als E-MTB im Hardtail-Trimm aus. Auch wenn sich ob des „Graveler“-Schriftzugs am Unterrohr ein Gravelbike vermuten ließe. Die Motorisierung übernimmt – für ein E-MTB ungewöhnlich – ein Blaupunkt-Heckmotor, der zugleich die Hinterradnabe bildet. In fünf Motormodi agiert er mit 40 Nm Spitze, wobei der Fahrer das Unterstützungslevel mittels der schlichten Blaupunkt-Fernbedienung wählt. Auf ein hochwertiges Display mit zig Tachofunktionen muss man am preisgünstigeren Prophete verzichten; Akkustand wie Fahrstufe liest man via LEDs an der Motor-Remote ab. Zum E-Antrieb gibt es die schlichte Shimano-Altus-Schaltung (8 Gänge).

## Flow-Trails bevorzugt

Die Sitzposition fällt infolge des kurzen Alurahmens mit 48 cm Höhe kompakt-aufrecht aus. Das entspannt, wobei das Bike für 1,80-m-Fahrer so fast zu klein ist. Ein Manko des Graveler: Prophete baut es nur in 48 cm Größe. Der Heckmotor schnurrt selbst an steileren Anstiegen leise, generiert ab der dritten Fahrstufe ordentlich Schub. Besonders durchzugsstark agiert das Blaupunkt-Aggregat im top Fahrmodus, womit steilere Klettereien gelingen. An Rampen macht sich die moderate Antriebspower bemerkbar; hier verliert das Bike am Vorderrad zudem früher die Traktion. Das wiegt für Geländenovizen indes nicht schwer – das Bike wurde für moderates Gelände konzipiert. Hochagil fühlt sich das Graveler in kurvigen Flow-Trails wohl, wobei die Jak-Scheibenbremsen durchaus gut verzögern. Schnellere Steilabfahrten meistert man mit diesem E-MTB zwar, mit wuchtigen Schlaglöchern ist die unsensible Federgabel aber rasch überfordert.

**FAZIT**

Das Graveler E-MTB punktet als recht leichtes Einsteiger-E-Hardtail mit schubstarkem Heckmotor und hoher Wendigkeit in leichtem, weniger steilen Geläuf.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●○○ |
| Antriebssystem | ●●●◐○ |
| Fahreigenschaften | ●●●◐○ |
| Komfort | ●●●○○ |
| Sicherheit | ●●●◐○ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●◐○ |
| Design | ●●●◐○ |

⊕ Heckmotor, Preis, Gewicht dank „kleinerem“ Akku
⊖ Zähe Federgabel verschenkt Fahrkomfort, nur eine Rahmengröße

**Preis-Leistung** ●●●○○

Note **2,6** Befriedigend

*Fotos: Gideon Heede*

Der Hepha-P101-Motor bringt muskulöse 90 Nm an den Start.

Vorbildlich aufgeräumtes Cockpit mit großem „Kino"-Display.

HEPHA Mountain 7 Performance

# Starker E-MTB-Einstand

| PREIS | 2999 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 23,35 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 150 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 45, 50* cm |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | SR Suntour XCR 34 Boost 2CR DS-E, 100 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr., Shimano BR-MT410, 180/180 mm |
| Sattelstütze | Aluminium |
| Sattel | Velo Vivo |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano Cues, 10 Gänge |
| Bereifung | Schwalbe Nobby Nic Performance Addix, 29", 61 mm |
| Sonstiges | Upgrade auf 804-Wh-Akku mgl. |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Hepha P101, max. Drehm.: 90 Nm |
| Akkukapazität | 708 Wh/finale Serie: 804 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Tour – Reise

Minzgrün-Schwarz kleidet Hepha sein E-MTB-Debüt, gefertigt mit Alurahmen. Als einer der wenigen Bikehersteller leistet sich die junge E-Bike-Firma aus der Nähe von München einen eigenen E-Antrieb. Der kompakte Hepha P101 setzt ein Ausrufezeichen: 2,8 Kilo leicht, trumpft er mit 90 Nm Maximaldrehmoment und 1000 Watt(!) Leistungsspitze auf. Diese Power speist der 708-Wh-Akku; zum externen Laden nach unten aus dem Unterrohr entnehmbar. Der Hepha P101 bietet die drei Unterstützungsmodi Eco, Tour und Turbo sowie ein großes Lenker-Display, von dem man etliche Informationen abliest. Per Hepha-Smartphone-App individualisiert man den Motorcharakter und aktualisiert die Firmware. Zum Aluchassis, an dem sich für den Touren-Allroundeinsatz – löblich! – Gepäckträger, Schutzblech und Seitenständer anbauen lassen, kombiniert Hepha die Suntour-Luftfedergabel XCR 34 mit 100-mm-Hub.

## Festhalten, es geht los!

Auf dem Hepha-Hardtail fühlt man sich als Geländenovize rasch daheim: Die Sattel-Lenker-Überhöhung fällt moderat aus; man sitzt angenehm aufrecht. Dennoch bringt man locker ausreichend Druck auf die Radfront, was einen befähigt, knackige Anstiege effizient zu erklettern. Zumal der Hepha-Motor eine echte Entdeckung ist und seine Power sehr gut ausschöpft, um Top-Vortrieb zu erzeugen. Schon im Eco-Modus legt er untypisch kraftvoll los, in der mittleren Tour-Stufe arbeitet er bereits beeindruckend spritzig. „Auf Turbo" schließlich rast man selbst steile Stiche zügig hinauf! Die Schwalbe-Pneus liefern dabei, ebenso wie die Suntour-Gabel, gute Traktion. Auch bergab erlebt man viel Fahrspaß respektive einen guten Mix aus Laufruhe und Agilität. Ferner profitiert man vom guten Komfort der Gabel, die in etwas gröberem Geläuf gerne noch etwas mehr (Federweg-)Reserven haben dürfte.

**FAZIT**

Mit dem Mountain 7 entlässt Hepha ein starkes E-Hardtail mit beeindruckender Motorpower ins Gelände. Das höhere Gewicht verlangt beim aktiven Steuern bergab mehr Kraft.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | |

⊕ Starker Motor, entspannte Sitzposition, informatives Display

⊖ Schwer, Federgabel mit wenig Reserven, unergonomischer Variostützhebel

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note
**1,8 Gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Panasonics Motorbedienung zeigt Fahrstufe wie Akkustand an.

Tempomacher: Panasonic-Motor GX Ultimate mit 95 Nm Spitze.

LEADER FOX Orton 29

# Flottes Touren-Ass

| PREIS | 3700 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 25,15 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 120 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 44, 45, 49, 52, 54, 61* cm |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | Manitou Markhor, Federweg: 100 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremsen, Shimano SLX/Deore, 180/ 180 mm |
| Sattelstütze | Exe Race |
| Sattel | Arial Royal Freccia |
| Schaltung | Shimano Deore, 1x11-Gang |
| Bereifung | Maxxis Rekon Race, 29“, 57 mm |
| Sonstiges | Gepäckträger- & Seitenständer-Montage möglich |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, Panasonic GX Ultimate, 95 Nm, Display: Panasonic |
| Akkukapazität | 720 Wh |
| Reichweite | >100 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

FAHRVERHALTEN
Laufruhig – Agil

SITZPOSITION
Aufrecht – Sport

EINSATZBEREICH
Tour – Reise

Ein Aluchassis bildet das Herzstück des E-Hardtails Orton 29, das – nomen est nomen – auf großen 29“-Laufrädern auf Trailpirsch geht. Leader Fox bringt den kräftigen, mit bis zu 95 Nm Drehmoment schiebenden Panasonic GX Ultimate-Motor zum Einsatz, ausgestattet mit den vier Fahrmodi Eco, Standard, Auto und High. Aktiviert werden die per Tastendruck an der etwas klobigen Lenkerfernbedienung. An Akkukapazität spart Leader Fox erfreulicherweise nicht, integriert ein 720-Wh-Modell von LG. Als Resultat aus dem großen Energieträger stellt das Orton mit 25 Kilo kein Leichtgewicht dar. Das Vorderrad federt Manitous Markhor-Luftgabel mit 100 mm Federweg, auf den Fahrer abstimmbar in Federhärte und Zugstufe (Ausfedergeschwindigkeit). Eine gute Schaltbandbreite liefert Shimanos 11-fach-Kassette der Deore-Schaltung.

## Agil und flott am Berg

Infolge des recht hohen Steuerrohres nimmt man auf dem Orton eine leicht aufrecht-komfortable Sitzposition ein. Das hindert das Orton freilich nicht daran, flott Tempo zu machen: In flachem Gelände entwickelt die Eco-Fahrstufe ausreichend Schub; am Berg powert bereits der Standard-Modus beachtlich stark. Gar unwiderstehlich druckvoll-spritzig schiebt das Panasonic-Aggregat im High-Modus, erobern Geländecyclisten flink Steilanstiege. Besser dosieren lässt sich die Motorpower im meist immer noch locker ausreichenden, kräftigen Automatik-Modus. Das Display an der Fernbedienung liest sich gut ab, der Bedienkomfort der Taster ist solide. Stark nach vorne geht das Orton auf schmalen Singletrails mithilfe der schnellen Maxxis-Rekon-Pneus und des kräftigen Motorschubs. Zuverlässig Fahrbahnstöße tilgt die gut gedämpfte Manitou-Gabel. Mit schnellen, groben Abfahrten geht das Bike weniger souverän um, wird ob der steileren Front früher unruhig.

**FAZIT**

Agiles Touren-E-Hardtail für lange Ausfahrten (720er Akku) in gemäßigtem Terrain mit beeindruckend starkem Panasonic-Motor und lebendigem Handling. Kein Komfort-Champion.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●○ |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●○ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●○ |
| Design | ●●●●○ |

⊕ Spritziger Motor, prima Handling, entspannter Tourencharakter

⊖ Unbequemer Sattel, harter Alurahmen dämpft wenig

| Preis-Leistung | ●●●●○ |
|---|---|

Note 1,7 Gut

Fotos: Gideon Heede

Hell und gut ablesbar: das LC-Display in der Lenkermitte.

Kraftvoll und kompakt integriert: der Motinova-Mittelmotor.

JEEP MHM 7000

# Motorspaß für Einsteiger

| PREIS | 4099 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 25 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 120 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 45* cm |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | SR Suntour XCM 30 mit Remote Speed Lockout, Federweg: 110 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremsen, Nutt, 160/160 mm |
| Spritzschützer | - |
| Sattelstütze | Zoom |
| Sattel | Selle Royal |
| Schaltung | Kettenschaltung, microSHIFT MarvoLT, 9 Gänge |
| Lichtanlage | - |
| Bereifung | Compass, 27,5“, 60 mm |
| Sonstiges | MTB-Griffe, Alu-Vorbau |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Motinova, 80 Nm, LC-Display |
| Akkukapazität | 630 Wh |
| Reichweite | >75 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour — Reise

Die Marke Jeep ist (fast) jedem aus dem Bereich motorisierter Geländefahrzeuge ein Begriff. Mit dem MHM 7000 steht quasi folgerichtig ein matt-schwarz lackiertes E-MTB vor uns, das mit robust anmutendem Alu-Chassis Vorfreude auf Fahrten abseits asphaltierter Wege macht. Für maximalen Fahrspaß ist die Ausstattung bewusst auf ein Minimum reduziert – beim Fahrkomfort wird mit der XCM 30 Suntour-Gabel auf ein solides Dämpfungselement gesetzt, das per Remote-Hebel auch komplett fixierbar ist. Vortrieb erzeugt der mit bis zu 80 Newtonmeter unterstützende Motinova-Mittelmotor, gespeist vom vollintegriert im Unterrohr sitzenden 630-Wh-Akku. Zwischen vier Unterstützungsstufen wird per Bedienpanel am linken Griff gewechselt, ebenso lässt sich darüber die Schiebefunktion aktivieren. Perfekt im Sichtbereich lenkermittig platziert: das große und auch im Dunkeln gut ablesbare LC-Display.

## Antriebsstark & spurtreu

Sportlich, aber nicht überstreckt, sitzt man im straffen Sattel. Das Aggregat liefert im Eco-Modus konstant dezenten Schub – und unterstützt in Sport und Turbo bemerkenswert kraftvoll. Begünstigt durch gut rollende 27,5-Zoll-Pneus flitzt es sich auch über Schotterpassagen flink hinweg. Mit 60-mm-Breite liegen sie zudem in anspruchsvollerem Geläuf gut auf. Bergauf erwähnenswert: die moderate Geräuschentwicklung des Motors, der auch steilere Anstiege schubstark meistert. Wenig überraschend beschleunigt das Jeep jenseits von 25 km/h nur mäßig. Nach etwas Einfahrzeit verzögern die Scheibenbremsen verlässlich. Auf moderaten Downhills schluckt die feinfühlige Federgabel Unebenheiten zuverlässig weg. Weiter punktet das MHM 7000 bergab mit gutem Mix aus Laufruhe und Agilität, für Mountainbike-Novizen liefert die 9-Gang-Kettenschaltung von microSHIFT eine solide Übersetzung.

**FAZIT**

Starke Motorleistung, ausgewogenes Fahrverhalten, hohe Akkukapazität: Das Jeep MHM 7000 öffnet E-MTB-Einsteigern neue Horizonte in moderatem Offroad-Geläuf!

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●○ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●○ |
| Komfort | ●●●●○ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●○ |
| Design | ●●●●○ |

⊕ Kraftvoller Motor, Akkukapazität, gute Ausstattung, souveräne Spurtreue

⊖ Hohes Gewicht, MTB-Griffe mit wenig Komfort, auffällige Schweißnähte

**Preis-Leistung** ●●●●○

Note **1,9 Gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Pimpt Humankraft mit 75 Nm Spitze: Giants SyncDrive Sport2.

So geht aufgeräumt: das wunderbar geordnete Liv-Cockpit.

| PREIS | 3999 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 25,52 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 156 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 38; 39,5*; 42,5; 45,5 cm |

## AUSSTATTUNG

| | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium, Eingelenk-Hinterbau; Federweg: 125 mm |
| Gabel | SR Suntour XCR 34 LO-R, Federweg: 140 mm |
| Bremsen | hydraul. Scheibenbremsen, Tektro Orion HD-M745, 203/203 mm |
| Sattelstütze | Giant |
| Sattel | Liv Sylvia E+ |
| Schaltung | Shimano Deore, 1 x 10-Gang |
| Bereifung | v: Maxxis Minion DHF, 29“, 64 mm WT Exo TR/ h: Dissector Exo TR, 29“, 61 mm WT Exo |
| Sonstiges | hochwertige MRP-Kettenführung, ergonomische Flügelgriffe |

## ANTRIEB

| | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Giant/Yamaha SyncDrive Sport2, 75 Nm, Display: RideControl |
| Akkukapazität | Giant EnergyPak Smart, 625 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

FAHRVERHALTEN
Laufruhig – Agil

SITZPOSITION
Aufrecht – Sport

EINSATZBEREICH
Tour – Reise

LIV Embolden E+ 2

# Touren-Wirbelwind

Die großen 29“-Laufräder für kleinere Leute – das soll am neu gestylten E-Tourenfully Embolden E+ 2 toll funktionieren. Auch für kleinere E-Bikerinnen die Vorteile der Riesenräder (z. B.: leichteres Überrollen von Hindernissen) konsequent ausschöpfen können. Nur für die kleinste Rahmengröße (38 cm) setzt Liv auf 27,5“-Laufräder, um viel Schrittfreiheit plus agiles Handling zu garantieren. Markant: Das im Sinne bester Bewegungsfreiheit in steilem Terrain extra tief zum Sitzrohr gezogene Oberrohr, das überdies mit breitem Querprofil für hohe Steifigkeit auffällt. Formschön und, gemäß eines lebendigen Handlings, tief integriert ist der neue, mit 2,8 Kilo recht leichte Giant-Motor SyncDrive Sport2 mit 75 Nm Spitze und Motormodi. Energieversorger: Giants EnergyPak Smart-Akku mit 625 Wh Kapazität. Die fünf Motorstufen steuert man über die Lenker-Remote RideControl Dash 2in1.

## Unerschrocken im Gelände

Deren Bedientasten zur Motorsteuerung dürften ergonomischer sein; der Tastendruck wirkt digital. Allerdings zieht der Giant-Antrieb schon im dritten Fahrmodus Active zielstrebig durch, reagiert fein auf den eingebrachten Pedaldruck. Zugleich mutet die Beschleunigung des SyncDrive Sport2 recht natürlich an. Steilanstiege? Erklimmt man per bärenstarkem Top-Modus Power easy, wobei die bissigen 29“-Maxxis-Pneus die Antriebskraft kontrolliert in Vortrieb münzen. Wichtige Unterstützung leistet dabei ferner der feinfühlig agierende Hinterbau: Keckes Wurzelwerk glättet er flugs, heftet den Pneu auf den Boden. Die Federung arbeitet auf Schlaglochpassagen bergab schluckfreudig, sorgt mit flachem 66°-Lenkwinkel und flottem Überrollverhalten der 29“-Räder für 1-a-Laufruhe – und Tempo. Den Fahrkomfort mindert leider die recht zäh arbeitende, bei kleinen Schlägen unsensibel federnde Suntour-Gabel.

## FAZIT

E-MTB-Novizinnen kaufen mit dem Liv ein günstigeres E-Touren/ Trailbike, das freches Gelände mag. Die unsensible Federgabel und hohes Gewicht verhindern ein „Sehr gut“.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●○ |
| Antriebssystem | ●●●●○ |
| Fahreigenschaften | ●●●●○ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●○ |
| Design | ●●●●● |

⊕ Motor, gutmütiges Handling, schöne Rahmendetails (Bsp.: Zugführung)

⊖ Gewicht, Federgabel arbeitet „zäh“, Mini-Display weniger gut ablesbar

| Preis-Leistung | ●●●●○ |
|---|---|

Note 1,8 Gut

Fotos: Gideon Heede

Das Kiox 300 Farbdisplay mit individuell anpassbarer Anzeige.




Formschön in der Rahmenmitte integriert: Boschs CX-Motor.

Elektro Rad
PREIS/LEISTUNG
2/2024

MOUSTACHE Samedi Trail 7

# Gutmütiger Geländegänger

| PREIS | 5699 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 25,2 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 140 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: S, M*, L, XL |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium |
| Gabel | FOX, Float 36 Performance, 150 mm / Dämpfer: Moustache Magic Grip Control 150 |
| Bremsen | hydr. 4-Kolben-Scheibenbr., Shimano XT, 203/203 mm |
| Sattelstütze | KS, Rage-i, absenkbar |
| Sattel | Moustache, Sport |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano XT, 12 Gänge |
| Bereifung | Maxxis, Assegai, 29", 63 mm |
| Sonstiges | Vorbau a. 3D-geschmiedetem Aluminium; Lenker: 760 mm breit, 12 mm Rise; Griffe: SB3, Race; optional 750-Wh-Akku |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line CX, 85 Nm, Display: Kiox 300 |
| Akkukapazität | 625 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Komfort – Sportiv

Mit dem Samedi Trail 7 hat Moustache einen hochwertigen Allrounder mit solide verarbeitetem Alu-Chassis im Portfolio, dessen Herzstück Boschs drehmomentfreudiger CX-Motor ist. Dank teilintegrierter Zugführung rund um den Rahmen, dessen Schweißnähte schön verschliffen sind, ist das Erscheinungsbild aufgeräumt. Bei der Vollfederung setzen die Franzosen vorne auf die FOX Float 36-Gabel mit 150 mm Hub und hinten auf einen einfach abstimmbaren und eigens entwickelten 150-mm-Dämpfer. Mit dem verbauten Schaltungsmix aus 12-fach-Komponenten von Shimanos XT und Deore ist man für steilere Kletterpassagen gerüstet – mit den 4-Kolben-Bremsen der XT-Gruppe auf rassigeren Abfahrten sicher in der Spur. Apropos: grobstollige 29-Zoller von Maxxis sind bewährte Geländepneus und mit 63 mm Breite für satt-griffiges Aufliegen bekannt. Eine Variosattelstütze soll mit rascher Absenkung den Abfahrtsspaß zusätzlich hoch treiben.

## Vielseitig & kletterfreudig

Die Sitzposition ist bequem und, durch hohe Front begünstigt, mehr aufrecht denn zu sportiv. Der sensibel absorbierende Hinterbau produziert schnell Fahrspaß und Selbstvertrauen auf den ersten Trails. Dank breitem Lenker und hoher Spurtreue bleibt das Samedi gut kontrollierbar. Mittig-exponiert zeigt das Farbdisplay die ausgewählten Fahrdaten an – auch die U-Modi, wovon Stufe 3/4 in der Ebene eine gleichmäßige Fahrweise begünstigt. Gierig werkelt sich der CX im Turbo-Modus Steilstücke hinauf – bei sehr zentraler Sitzposition genießen wir auch hier präzisen XT-Schaltkomfort. Bergab legt es sich mutig in Kurven und beißt sich selbstbewusst in Waldböden, obgleich jenseits der 40 km/h leichte Unruhe aufkommt. Pluspunkte heimst das Moustache mit Details wie Kettenschlagschutz, Dämpfer-Nachmessen ersparender Sag-Indicator sowie Akku-Fixierung über eine Rändelschraube ein.

## FAZIT

Moustache liefert mit dem Samedi Trail 7 einen E-MTB-Allrounder, der mit ausgewogener Fahrperformance, Antriebspower und komfortablem Fahrwerk überzeugt.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●◐ |

⊕ Motorperformance, gutmütiges Fahrwerk, hochwertige Komponenten, P-L-Verhältnis
⊖ Etwas träge

**Preis-Leistung** ●●●●●

Note
**1,4 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

Schwalbes Magic Mary mit Soft Compound bietet besten Halt.

Auf dem Fizik Aidon nimmt man auch dauerhaft gerne Platz.

| PREIS | 5999 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 24,65 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 130 kg |
| Rahmenmaterial/ Größe | Carbon/Alu/ S/M/L*/XL/ XXL |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Federbein | Fox Float DPS, 150 mm |
| Gabel | RockShox Lyrik Select, 150 mm |
| Bremsen | TRP Slate EVO, 4 Kolben, 203/203 mm |
| Sattel | Fizik Terra Aidon |
| Sattelstütze | Contec Drop-A-Gogo, Hub: 150 mm |
| Vorbau | Level 9 Team A-Head, 40 mm |
| Lenker | Level 9 Race Riser, 780 mm |
| Schaltung | Sram GX Eagle, 12-Gang |
| Laufräder | Naben: Formula, Felgen: Rodi Ready 35 |
| Reifen | Schwalbe: v. Magic Mary 29x2,4“ / h: Big Betty Soft 29x2,4“ |
| Sonstiges | Montage eines Seitenständers ist möglich. |
| **ANTRIEB** | |
| Motor | Bosch Performance Line CX, 85 Nm |
| Display/Fernbedienung | Bosch Kiox 300/ BRC3300 |
| Akku | 750 Wh |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Komfort – Sportiv

CONWAY Xyron S 7.9

# Kletterstarker Tourer

Alltags- und trailtauglich: Die Xyron-S-Linie ist breit gefächert, wobei alle Varianten auf die identische Geometrie und entsprechendes Fahrverhalten setzen. Conway bietet Modelle mit Carbonrahmen, solche mit Aluminiumrahmen und – so wie unser Testrad – mit Carbon-Hauptrahmen und Aluminium-Hinterbau an. Das Xyron S 7.9 liegt preislich im Mittelfeld der Reihe, eine versteckte Aufnahme am Hinterbau erlaubt die Montage eines Seitenständers. Gepäckträger und Schutzbleche können ebenfalls angebracht werden. So kann man das Conway auch gut im Alltag nutzen. Das E-Allmountain bietet vorne wie hinten 150 Millimeter Federweg und ist als Twentyniner aufgebaut. Den Bosch-CX-Antrieb versorgt ein 750-Wh-Akku im Unterrohr mit Energie, dank Bosch Smart System ist das Xyron voll vernetzt. Zum System Controller im Oberrohr gesellt sich ein Kiox 300 Display vor dem Vorbau.

## Griffige Reifen

Man sitzt komfortabel auf dem Xyron, kann dank steilem Sitzwinkel sehr effektiv pedalieren. Zusammen mit den großen Laufrädern und dem kraftvollen Motor, der bei Belastung laut wird, zeigt sich das Conway so als starker Kletterer. Die Reifen bieten prima Traktion, das zeigt sich auch im kurvigen Trail und beim Bremsen. In ruppigen, schnellen Abfahrten wird das Conway etwas unruhig, wobei das Fahrwerk an sich gut arbeitet. In technischen Passagen muss man aufgrund des gemäßigten Reachs (459 mm in Größe L) bewusst Druck aufs Vorderrad geben. Die TRP-Bremsen packen kräftig zu, die Schaltung arbeitet zuverlässig. Die Variostütze funktioniert gut, schön sind die kompakten Bosch-Bedientaster am Lenker. Das Display ist für den Toureneinsatz gut, allerdings etwas exponiert, wenn man härtere Strecken in Angriff nimmt. Die aber sind nicht das Schwerpunkt-Einsatzgebiet des Bikes.

**FAZIT**

Conway bietet mit dem Xyron S 7.9 ein kletterfreudiges, komfortables Tourenbike an. Seine funktionelle Ausstattung gefällt ebenso wie seine starke Motorisierung.

| | |
|---|---|
| Handling | ●●●◐○ |
| Uphill | ●●●●◐ |
| Downhill schnell | ●●●○○ |
| Downhill tech- | ●●●◐○ |
| Tour | ●●●●◐ |
| Ausstattung | ●●●●◐ |

⊕ Gripstarke Reifen, bequemer Sattel

⊖ Kurzer Rahmen, exponiertes Display

**Preis-Leistung** ●●●◐○

Note
**2,0 Gut**

*Fotos: Jens Scheibe*

Spritzigen Vortrieb liefert BHs 65 Nm starker 2EX Mag-Motor.

Fox' 36er Luftgabel punktet als „Schluckspecht“ im Groben.

| PREIS | 6199 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 22,74 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 165 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: S, M, L*, XL |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Aluminium, Split-Pivot-Hinterbau, Federweg: 150 mm |
| Gabel | Fox Float 36 Performance, Federweg: 150 mm |
| Bremsen | hydraul. Scheibenbremsen, Sram DB8, 200/200 mm |
| Sattelstütze | Race Face DP Aeffect, Hub: 150 mm |
| Sattel | Prologo Proxim W450 STN |
| Schaltung | Shimano Deore/ Deore XT, 1 x 12-Gang |
| Bereifung | v: Maxxis Minion DHF Exo+ 3C, 29“, 64 mm / h: Minion DHR Exo+ 3C, 29“, 61 mm |
| Sonstiges | XPro-Zusatzakku mit 180 Wh, ergonomische Ergon-Griffe, Acros-Steuersatz |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, BH 2EX Mag Gen 2, 65 Nm, Display: BH I-Remote |
| Akkukapazität | 540 |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

FAHRVERHALTEN

Laufruhig — Agil

SITZPOSITION

Aufrecht — Sport

EINSATZBEREICH

Tour — Reise

BH iLynx Trail 8.2

# Potenter Alleskönner

Um das iLynx Trail mehr Fahrern zugänglich zu machen, stellt BH den bekannten Carbonversionen seines Light-E-All-Mountains nun Alumodelle zur Seite. Hauptrahmen wie Heck des iLynx Trail 8.2 bestehen aus dem Leichtmetall, was seinen Preis senkt. Im sehnigen Aluchassis ist der kompakte Leichtmotor adrett integriert; das motorisierte Bike als solches beim ersten Betrachten nicht unbedingt erkennbar. Das Unterrohr birgt den BH-540-Wh-Akku. Per optionalem Zweitakku wächst sie auf 720 Wh! Werkstoff-bedingt ist das Alu-iLynx-Trail deutlich schwerer, wiegt 22,7 Kilo. Das Fahrwerk verspricht mit Fox' Float 36 Performance-Gabel Nehmerqualitäten im Groben. Dazu gibt es den BH-Split-Pivot-Hinterbau: Per konzentrischem Drehpunkt auf der Radachse soll er möglichst frei von Antriebs-/Bremseinflüssen agieren. Übers Fox Float-Federbein generiert er 150 Millimeter Hub; wie die Gabel.

## Schnell runter wie rauf

Und die lassen sich auf technischen Schlagloch-Abfahrten toll nutzen, um dicke Schläge gelassen zu schlucken, was viel Fahrsicherheit und Spaß produziert. In steilen Downhills steht dank großzügigem Rahmen (475er Reach/L) genug Raum zum präzisen Manövrieren zur Verfügung. Dabei steigern die klettenhaften, breiten 29“-Maxxis-Minion-Reifen Traktion, Tempo und Selbstvertrauen noch. So lässt man es auf Top-Speed-Abfahrten beherzt fliegen, drosselt per kräftiger Sram-Vierkolben-Bremse bei Bedarf das Tempo. Im Uphill glänzt der in den beiden Top-Modi druckvoll-spritzig schiebende BH-Motor, der sehr direkt auf die eingebrachte Pedalkraft anspricht. Zudem gut dosierbar, macht er das höhere Gewicht des iLynx fast vergessen. Es fällt primär im Vergleich zum Carbonmodell in engen Kehren auf, die mit dem Alu-iLynx gewichtsbedingt mehr Kraft brauchen, um das Rad in die Kurve zu drücken.

**FAZIT**

Stark motorisiert, emsig kletternd im Wurzelanstieg und ruhig in wilden Abfahrten: Das iLynx Trail 8.2 löst das All-Mountain-Versprechen, ein 1-a-Allrounder zu sein, ein.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●○ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●○ |
| Design | ●●●●○ |

⊕ Motor, Akku, stark in Up- und Downhill

⊖ Bedienhebel erschwert Sattelabsenkung, für ein Light-E-MTB recht schwer

| Preis-Leistung | ●●●●○ |
|---|---|

Note 1,6 Sehr gut

*Fotos: Jürgen Amann*

Der Trunnion-Dämpfer ermöglicht das tiefe Oberrohr.

Die gut bedienbaren Motor-Taster sind sehr unauffällig.

| PREIS | 6299 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 25,52 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 156 kg |
| Rahmenmaterial/ Größe | Aluminium/S/M/L*/XL |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Federbein | Fox Float X Performance, 140 mm |
| Gabel | Fox 36 Performance, 150 mm |
| Bremsen | Shimano Deore XT, 4-Kolben, 220/203 mm |
| Sattel | Giant Romero |
| Sattelstütze | TranzX Dropperpost, Hub: 170 mm |
| Vorbau | Giant Contact SL, 50 mm |
| Lenker | Giant Contact, 780 mm |
| Schaltung | Shimano Deore XT, 12-fach |
| Laufräder | Naben: Shimano MT410, Felgen Giant AM |
| Reifen | Maxxis: v: Minion DHF 29x2,6“ / h: Dissector 29x2,6“ |
| Sonstiges | Optionaler Range-Extender |
| **ANTRIEB** | |
| Motor | Giant SyncDrive Pro2 (Yamaha), 85 Nm |
| Display/Fern-bedienung | RideControl GO/ Ride-Control Ergo 3 |
| Akku | 800 Wh |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Komfort – Sportiv

GIANT Trance X E+ 1

# Agiler Allrounder

Das Trance gehört zu den Klassikern im Programm von Giant, auch das Trance X E+ ist schon lange im Angebot. Sein Maestro-Hinterbausystem ist bestens bewährt und kann immer noch überzeugen. 140 Millimeter Federweg bietet es, deren 150 generiert die Gabel. Per Flip-Chip lassen sich Winkel und Tretlagerhöhe an Gelände und Fahrstil anpassen. Drei Ausstattungsvarianten gibt es, unser Testrad ist das Topmodell der Reihe. Giant setzt auf den eigenen SyncDrive-Pro2-Motor, powered by Yamaha. Per ANT+ kann der Motor mit dem Smartphone oder mit einem Display verbunden werden. Das Testrad begnügt sich mit LEDs im Oberrohr, die über gewählte Fahrstufe und Akkukapazität informieren. Apropos Akku: Der ist mit seinen 800 Wh großzügig dimensioniert, trägt dadurch seinen Teil zum hohen Gewicht des Trance X E+ 1 bei, das als Twentyniner konstruiert ist.

## Potentes Fahrwerk

Das Fahrwerk des Giant mit Maestro-Hinterbau und Fox-Federelementen ist harmonisch, spricht fein an und steckt auch grobe Schläge gut weg. In der steileren Einstellung und durch die eher aufrechte Sitzposition wird das Trance X aber in rauen Abfahrten recht schnell unruhig. Im kurvigen Trail zeigt es sich, obwohl kein Mullet, sehr agil. Es geht willig um die Kurven und beschleunigt exzellent. Dank der zentralen Sitzposition pedaliert man sehr effektiv, was sich auch im prima Klettervermögen des Bikes niederschlägt. Es ist gut balanciert und der Motor schiebt kräftig an – überhaupt gefällt der Antrieb. Manko ist lediglich sein Ruckeln, sobald man im Stehen nur den Fuß aufs Pedal setzt. Schön sind die minimalistische RideControl-Go-Anzeige im Oberrohr und die prima zu handhabenden Bedientaster am Lenker. Die Shimano-XT-Komponenten arbeiten gewohnt souverän.

**FAZIT**

Das Giant Trance X E+ 1 ist ein gut ausgestattetes Bike mit tollem Fahrwerk, kräftigem Motor und großem Akku. Ein ausgewogener Tourer mit ordentlich Federweg.

| | |
|---|---|
| Handling | ●●●●○ |
| Uphill | ●●●●◐ |
| Downhill schnell | ●●●●○ |
| Downhill tech- | ●●●◐○ |
| Tour | ●●●●● |
| Ausstattung | ●●●●◐ |

⊕ Schöne Zugverlegung, Maestro-Hinterbau, kompakte Bedientaster

⊖ Motor ruckelt beim Aufsetzen des Fußes aufs Pedal

**Preis-Leistung** ●●●◐○

Note
**1,7 Gut**

*Fotos: Jens Scheibe*

Bestens aufgeräumt zeigt sich das ergonomische Cockpit.

Der Schaumstoff unter dem Federbein hält Schmutz/Wasser ab.

MONDRAKER Chaser R

# Abfahrtsspezialist

| PREIS | 6299 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 24,92 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 150 kg |
| Rahmenmaterial/ Größe | Aluminium/S, M, L*, XL |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Federbein | Fox Float DPS Evol Performance, 150 mm |
| Gabel | Fox 36 Float FIT Grip Rhythm, 160 mm |
| Bremsen | Sram DB8, 4-Kolben, 200/200 mm |
| Sattel | MDK E-Bike |
| Sattelstütze | On-Off Pija, Hub: 170 mm |
| Vorbau | On-Off Sulfur FG, 30 mm |
| Lenker | On-Off Sulfur 1.0, 800 mm |
| Schaltung | Sram SX/GX Eagle, 12-Gang |
| Laufräder | Mavic E-Deemax |
| Reifen | Maxxis Rekon Exo Protection Dual, 29“ x 2,6“ |
| Sonstiges | Aufnahmen für Gepäckträger und Seitenständer |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Motor | Bosch Performance Line CX, 85 Nm |
| Display/Fernbedienung | Bosch Intuvia 100/Bosch Mini-Remote BRC3300 |
| Akku | 750 Wh |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Komfort — Sportiv

Der spanische Hersteller Mondraker hat die aktuellen (E-)MTB-Geometrien (länger-flacher-tiefer) entscheidend mitgeprägt. Entsprechend verfügt das Chaser für top Manövrierbarkeit über einen extra langen Hauptrahmen (Reach/Gr. L: 490 mm) und flachen 65,5-Grad-Lenkwinkel. Letzterer soll die Laufruhe bei Top-Speed fördern, in technischem Geläuf im Zusammenspiel mit dem 30-mm-Minivorbau zugleich inspirierende Agilität hervorbringen. Fundament des Chaser bildet der top geschweißte Alurahmen, dessen Hinterbau mit virtuellem Drehpunkt und Fox-Float-Federbein 150 Millimeter Federweg ans Hinterrad zaubert. Das Fahrwerk komplettiert die günstigere Fox-Federgabel 36 Float Rhythm mit 160 mm Hub. Motorseitig vertraut Mondraker auf Bosch: Der CX-Antrieb kommt mit diversen, digitalen Zusatzfunktionen und wird vom, zum Laden leider nur nach Motormontage entnehmbaren, Bosch-750-Wh-Akku gespeist.

## Bevorzugt schnell

Gewohnt druck- und lustvoll schiebt das Bosch-CX-Aggregat im Uphill, wobei selbst in kniffligen, verwurzelten Steilanstiegen bereits der „bärige“ E-MTB-Modus gut ausreicht. Über die nicht zu hohe Radfront und den ergonomisch nach hinten gekröpften 800-mm-Lenker dirigiert man das Chaser R behände bergan. Toll: Der Bosch CX arbeitet lobenswert leise, die Modi wechselt man per Boschs Mini-Remote easy! Hinein in den kurvigen, flacheren Singletrail: Hier verlangt das Bike ob langem 1265-mm-Radstand und 29“-Hinterrad nach mehr Nachdruck. Bei aktiver Fahrweise jedoch gar kein Problem, selbst wenn die Maxxis-Rekon-Pneus bei tieferem, feuchtem Boden mehr Biss haben dürften. Sternstunden erfährt man mit dem Chaser R in wilden, rasanten Downhills und beim Springen: Schön zentral ins lange Chassis eingebettet, pimpt die 29“-Fahrmaschine Selbstvertrauen und Fahrspaß massiv!

## FAZIT

Der temperamentvolle Spanier glänzt in gröberem Geläuf, fasziniert hier als potenter E-AM/Enduro-charakter mit stimmiger Ausstattung und hungrigem Fahrwerk.

| | |
|---|---|
| Handling | ●●●●● |
| Uphill | ●●●●● |
| Downhill schnell | ●●●●● |
| Downhill tech- | ●●●●◐ |
| Tour | ●●●●○ |
| Ausstattung | ●●●●◐ |

⊕ Top auf wilden Abfahrtsstrecken, Motorisierung, hungriges Luftfahrwerk

⊖ Reifen auf tiefem Boden gripärmer, Satteloberfläche relativ rutschig

| Preis-Leistung | ●●●●◐ |
|---|---|

Note 1,2 Sehr gut

*Fotos: Jens Scheibe*

Der Hebel der Steckachse versteckt sich in ihrem Inneren.

LEDs zeigen auf Knopfdruck den Ladestand des Akkus an.

| PREIS | 6399 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 23,49 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 130 kg |
| Rahmenmaterial/ Größe | Carbon/S/M/L*/XL |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Federbein | Fox Float X Performance, 150 mm |
| Gabel | Fox 36 Rhythm, 160 mm |
| Bremsen | Shimano SLX, 4-Kolben, 203/203 mm |
| Sattel | Fizik Terra Aidon X5 |
| Sattelstütze | Iridium Dropperpost, Hub: 170 mm |
| Vorbau | Canyon:ON ST 0031, 45 mm |
| Lenker | Canyon:ON, 780 mm |
| Schaltung | Shimano SLX, 12-Gang |
| Laufräder | DT Swiss HLN350146 Conway |
| Reifen | Maxxis: v. Assegai 29x2,5“/ h: Minon DHR 27,5x2,6“ |
| Sonstiges | Wahlweise mit kleinerem Akku erhältlich |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Motor | Shimano EP801, 85 Nm |
| Display/Fernbedienung | Shimano EP8/ EP8 |
| Akku | 900 Wh |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**
Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**
Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**
Komfort – Sportiv

CANYON Spectral:ON CF8

# Verspielter Kurvenflitzer

Die Spectral:ON-CF-Modelle von Canyon basieren auf einem Vollcarbonrahmen mit 155 Millimeter Hub und einer 160er Gabel. Angetrieben werden sie von einem Shimano EP801-Modell. Als erstes Canyon-Connected-Bike mit integriertem GPS-Modul kann das Spectral:ON mit der eigenen App verbunden werden, die auch einen Diebstahlschutz bietet. Das Spectral:ON CF 8 ist das Topmodell, das mit zwei unterschiedlichen Akkus angeboten wird. Unser Testrad gehört trotz seines mächtigen 900-Wh-Akkus zu den leichteren im Testfeld. Das Bike sieht elegant aus, Details wie der klapp- und versenkbare Hebel der hinteren Steckachse, die Kettenführung oder die Ladeanzeige am Akku gefallen. Das Canyon ist als Mullet mit 29-Zoll-Vorderrad und 27,5er Hinterrad konstruiert und punktet per moderner Geometrie mit großem Reach (485 mm in Größe L), flachem Lenkwinkel (65,5 Grad) sowie tiefem Innenlager.

## Klasse Handling

In Summe präsentiert sich das Spectral:ON CF als agiler, verspielter Trailflitzer, der schnell und willig um jede Kehre des Trails zirkelt. In Anstiegen punkten der starke Shimano-Antrieb, die ausgewogene Sitzposition und die gripstarken Reifen von Maxxis. Wenn es in ruppigen Abfahrten zur Sache geht, spielt das harmonische Fox-Fahrwerk seine Stärken aus. Auch harte Landungen meistert es souverän, dazu vermittelt die Laufruhe viel Sicherheit. In extrem engen Kehren stört die arge Begrenzung des Lenkeinschlags, hier wäre etwas mehr Bewegungsfreiheit schön. Prima sind die Shimano-Taster zur Motorbedienung und das geschützt platzierte, gut abzulesende Display. Die SLX-Schaltung funktioniert gut, fühlt sich einen Tick weniger knackig an als eine XT, Shimanos SLX-Bremsen sind denen der XT-Gruppe in puncto Bremskraft etwas unterlegen, ihre Power reicht aber jederzeit aus.

**FAZIT**

Canyon hat mit dem Spectral:ON CF 8 ein prima Bike zum attraktiven Preis im Angebot. Es begeistert mit einer gelungenen Mischung aus Agilität und Abfahrtspotenzial.

| | |
|---|---|
| Handling | ●●●●● |
| Uphill | ●●●●◐ |
| Downhill schnell | ●●●●○ |
| Downhill tech- | ●●●●● |
| Tour | ●●●●◐ |
| Ausstattung | ●●●●◐ |

⊕ Großer Akku, schöner Schnellspanner hinten, GPS-Modul

⊖ Arg begrenzter Lenkeinschlag, etwas schwache Bremse

**Preis-Leistung** ●●●●●

Note **1,2 Sehr gut**

*Fotos: Jens Scheibe*

Die Reverb AXS ist reaktionsschnell und bedienerfreundlich.

Die edle Carbon-Kurbel schmückt das Root Miller Plus.

| PREIS | 6499 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 22,45 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 130 kg |
| Rahmenmaterial/ Größe | Carbon/S/M/L*/XL |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Federbein | RockShox Super Deluxe Ultimate, 150 mm |
| Gabel | Fox 38 Float Factory, 150 mm |
| Bremsen | Sram Code RSC, 4-Kolben, 200/200 mm |
| Sattel | Selle Italia X-Land |
| Sattelstütze | RockShox Reverb AXS, Hub: 150 mm |
| Vorbau | Reverse E-Black One Enduro, 50 mm |
| Lenker | Reverse E-Element, 770 mm |
| Schaltung | Sram X.01 Eagle AXS, 12-Gang |
| Laufräder | DT Swiss HXC 1501 |
| Reifen | Maxxis: v: Assegai 29x2,5“, h: Minion DHR II, 27,5x2,6“ |
| Sonstiges | Aktuell im Sale erhältlich |
| **ANTRIEB** | |
| Motor | Bosch Performance Line CX, 85 Nm |
| Display/Fernbedienung | Bosch Purion |
| Akku | 625 Wh |

* Testgröße

**CHARAKTER**

FAHRVERHALTEN
Laufruhig – Agil

SITZPOSITION
Aufrecht – Sport

EINSATZBEREICH
Komfort – Sportiv

ROSE Root Miller Plus 4

# Unter Strom

Vier Ausführungen des E-All-Mountains Root Miller Plus bietet Rose an. Das Root Miller Plus 4 ist das Topmodell, bei dem elektrische Energie nicht nur beim Antrieb eine Rolle spielt. Rose setzt hier auf Srams AXS-Technologie: Die Schaltung und die Sattelstütze bedient man vom Lenker aus per Funk. Den Antrieb steuert mit dem Performance Line CX Bosch bei. Im Unterrohr sitzt ein Akku mit 625 Wh Kapazität, der hilft das Gewicht des Rose attraktiv niedrig zu halten. Altbacken und schlecht zu bedienen ist das Bosch-Purion-Display. Der schön gemachte Rahmen besteht aus Carbon. Die Züge sind innenverlegt, die Kettenführung gefällt. Wir haben lediglich einen Schlagschutz am Unterrohr vermisst. Die Geometrie ist tourenlastig, so liegt der Reach in Größe L bei 465 Millimeter, der Lenkwinkel bei 66 Grad. Das Root Miller ist ein Mullet mit 29-Zoll-Vorderrad und 27,5-Zoll-Laufrad hinten.

## Vielseitig begabt

Durch die aufrechte Sitzposition zeigt sich das Root Miller Plus als komfortabler Tourenbegleiter. Gleichzeitig ist es mit kleinem Hinterrad und dadurch kürzerem Hinterbau sehr wendig und agil, lässt sich spielerisch durch den Trail jagen. Der starke Motor, die zentrale Sitzposition und die griffigen Reifen machen es zum echten Klettermaxe, wobei der Bosch-Antrieb hier laut wird, wenn ihm hohe Leistung abverlangt wird. Bergab liegt es gut, ist, dank gut funktionierendem Fahrwerk, bei dem vor allem die Gabel viele Reserven hat, prima zu kontrollieren. Zum guten Gefühl tragen die bissigen, schön zu dosierenden Bremsen ihren Teil bei. Die Variostütze funktioniert prima und reagiert erfreulich schnell auf Tastendruck am Lenker. Schnell und exakt arbeitet auch die X.01-Eagle-Schaltung von Sram, hier würden uns allerdings die neueren Bedientaster der Amerikaner besser gefallen.

**FAZIT**

Mit dem stark im Preis gesunkenen Root Miller 4 gibt es bei Rose ein klasse ausgestattetes Bike. Ein vielseitiger, tourenorientierter Allesköner mit top Fahrwerk.

| | |
|---|---|
| Handling | ●●●●○ |
| Uphill | ●●●●◐ |
| Downhill schnell | ●●●◐○ |
| Downhill technisch | ●●●●○ |
| Tour | ●●●●◐ |
| Ausstattung | ●●●●● |

⊕ Sram AXS-Schaltung und Sattelstütze

⊖ Wenig ergonomisches Display, vergleichsweise kleiner Akku

| Preis-Leistung | ●●●●◐ |
|---|---|

Note 1,4 Sehr gut

*Fotos: Jens Scheibe*

MODELLJAHR 2023

Elektro Rad EMPFEHLUNG SEHR GUT 1/2023

Optisch schlank: Den Fox-Dämpfer parkt Scott im Rahmen.

Per komfortablem Sattel-Griff hebt man das Strike leicht an.

| PREIS | 6599 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 26,3 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 128 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: S, M*, L, XL |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Aluminium, Federweg: 150 mm |
| Gabel | Fox 36 Float Rhythm Grip 3, Federweg: 150 mm |
| Bremsen | hydr. 4-Kolben-Scheibenbremsen, Sram DB8, 200/200 mm |
| Sattelstütze | Syncros Duncan 2.5, Hub: 150 mm |
| Sattel | Syncros Capilano |
| Schaltung | Shimano Deore/ Deore XT, 1 x 12-Gang |
| Bereifung | Maxxis Rekon Exo+ TR, 29“ x 2,6“ |
| Sonstiges | Twin-Loc-Fahrwerkskonzept für erhöhte Effizienz, integr. Rückleuchte |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Bosch Performance CX, 85 Nm, Display: Bosch Kiox 300 |
| Akkukapazität | 750 Wh |
| Reichweite | >100 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

FAHRVERHALTEN
Laufruhig – Agil

SITZPOSITION
Aufrecht – Sport

EINSATZBEREICH
Tour – Reise

SCOTT Strike eRide 910 Evo

# Komfort-Touren-Allrounder

In leuchtendes Orange kleidet sich das Strike eRide 910 Evo, womit es prächtig als Stimmungsaufheller funktioniert. Konzipiert als vielseitiges, touriges E-All-Mountain, soll es möglichst viele lichte Momente bei Berg- und Talfahrten produzieren. Dazu führt das Bike ein 150-mm-Luftfahrwerk mit potenter, verdrehsteifer Fox-36-Rhythm-Gabel und dem Scott-eigenen Fox-Federbein Float Evol eRide am Viergelenk-Heck gegen raues Gelände ins Felde. Besonderheit: Mittels der Twin-Loc-Hebel am Lenker strafft oder blockiert man Hinterradfederung wie Gabel flugs, um an leichten Schotteranstiegen effizienter zu klettern. Für sichere Downhills senkt man den Sattel per Syncros-Variostütze um bis zu 150 mm ab. Ein üppiges Drehmoment stellt Boschs Performance CX Smart mit 85 Nm Spitze entgegen, befeuert vom 750-Wh-Akku im Unterrohr.

## Große Wohlfühlmomente

Im komfortablen Syncros-Sattel sitzt man schön zentral über dem Strike eRide. 1-a-Kontrolle vermittelt zudem der breite, zum Fahrer hin abgewinkelte Lenker. Also los! Den steilen, von querlaufenden Wurzeln verminten Uphill erobert das Strike sehr zielstrebig: Das sensible Fox-Fahrwerk heftet die 29“-Maxxis-Pneus sicher auf den Untergrund, was die schon im E-MTB-Modus enorme Bosch-Motorkraft effizient in Vortrieb ummünzt. Selbst steile Treppensets erklimmt man mit dem Strike spielerisch, so gut dosiert ist der Antrieb! Im Downhill reißt der Fahrspaß nicht ab, zirkelt man das trotz hohen Gewichts vor allem bei Tempo agile Rad gekonnt durch enge Serpentinen oder genießt schnelles, raues Geläuf, auf denen das Scott per flachem 65°-Lenkwinkel und hungrig-sensiblem Fahrwerk sicher liegt. Einzig bei heftigen, großen Schlägen sind die Reserven der Federung geringer. Bei etwas weniger wildem Toureneinsatz ist das aber kein Problem.

**FAZIT**

Aufsteigen, loslegen, Spaß haben: Das gelingt dank gutmütigem Handling, komfortablem Fahrwerk und gelungener Allround-Geometrie des Strike eRide vortrefflich.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●○ |
| Design | ●●●●◐ |

⊕ Hochwertiges Aluchassis, durchdachte und wertige Ausstattung, Fahrkomfort

⊖ Schwer zu tragen, Twin-Loc-Hebel ist verzichtbar

**Preis-Leistung** ●●●●●

Note 1,5 Sehr gut

*Fotos: Gideon Heede*

Easy per Knopfdruck entnimmt man den Akku aus dem Rahmen.

Schaltet automatisch beim Treten/Rollen: Shimanos XT Di2.

| PREIS | 6699 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 22,4 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 130 kg |
| Rahmenmaterial/ Größe | Carbon/S, M, L*, XL |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Federbein | RockShox Super Deluxe Select+ RT, 150 mm |
| Gabel | RockShox Lyrik Select RC, 160 mm |
| Bremsen | Shimano Deore, 4-Kolben, 220/203 mm |
| Sattel | Prologo Proxim 400 |
| Sattelstütze | Limotec Alpha 1, Hub: 150 mm |
| Vorbau | Bulls, 50 mm |
| Lenker | Bulls Sport-CL CCS, 785 mm |
| Schaltung | Shimano Deore XT Di2, 11-Gang |
| Laufräder | Mavic E-Deemax |
| Reifen | Schwalbe: v: Magic Mary Addix Ultra Soft 29x2,4“ / h: Big Betty Addix Soft 29x2,4“ |
| Sonstiges | Fidlock-Magnet-Trinkflaschenhalterung am Rahmen |
| **ANTRIEB** | |
| Motor | Shimano EP801, 85 Nm |
| Display/Fernbedienung | Shimano ECM800/Shimano SW-800L |
| Akku | 725 Wh |

* Testgröße

**CHARAKTER**

FAHRVERHALTEN
Laufruhig — Agil

SITZPOSITION
Aufrecht — Sport

EINSATZBEREICH
Komfort — Sportiv

BULLS Sonic Evo EN SL 1 Carbon

# Das mit dem Trail tanzt

Schnittige Linien stylen das Sonic: So ist das Oberrohr des Carbonchassis für erhöhte Steifigkeit querprofiliert, läuft optisch fast nahtlos in die Sitzstreben des Viergelenk-Hinterbaus. Der stellt per RockShox-Federbein 150 Millimeter Federweg am Hinterrad des Twentyniners bereit, ergänzt um deren 160 an der Lyrik-Select-Gabel. Praktisch und elegant löst man bei Bulls die Akkuentnahme: Zum externen Laden entnimmt man den Energieträger nach Betätigen eines Druckknopfes fix nach links aus dem Unterrohr. Der eigenentwickelte 725-Wh-Bulls-Akku mit Carbongehäuse drückt, wie die Carbonrahmenkonstruktion, das Bikegewicht auf luftige 22,4 Kilo. Weiteres Highlight: Die per Shimano-App in Schaltverhalten/-geschwindigkeit anpassbare, elektrische Shimano-Automatikschaltung XT Di2 mit 11 Gängen. Sie interagiert mit Shimanos EP801-Motor.

## Locker-leichtfüßig

Befeuert von der sportiven Sitzposition und recht steilem 74,5-Grad-Sitzwinkel, der den Fahrer gut überm Tretlager zentriert, beschleunigt man das Bulls mit bärigem Shimano-EP801-Antrieb in Uphills sehr stark. Per breitem Cockpit lupft man das Vorderrad des Twentyniners dabei, so nötig, locker über fette Wurzeln. Lob: Der Motor bleibt bei hoher Last leise. Kurvig-flachere Trails liebt das Sonic: Auf grippigen Schwalbe-Pneus zieht es sicher durch Kehren, lässt sich ob des geringen Gewichts behände steuern. Gut liegt es in ruppigen Tempoabfahrten, geht bereitwillig über Sprünge. Allerdings gibt sich das prinzipiell komfortable Luftfahrwerk recht unharmonisch, könnte das Heck mehr Dämpfung vertragen. So liegt das Bike weniger satt, als es geometrieseitig leicht könnte. Shimanos Di2-Automatikschaltung punktete auf der Testrunde mit präziser Schaltfunktion, wechselte teils den Gang aber zu spät und musste manuell überstimmt werden.

**FAZIT**

Agil-wendiges 29“-E-AM mit starkem Motor und top Handling. Essentiell für die beste Automatik-Schaltfunktion: die individuell beste Abstimmung der XT Di2 per App.

| | |
|---|---|
| Handling | ●●●●● |
| Uphill | ●●●●◐ |
| Downhill schnell | ●●●◐○ |
| Downhill tech- | ●●●◐○ |
| Tour | ●●●●◐ |
| Ausstattung | ●●●●○ |

⊕ 220-mm-Bremsscheibe vorne, spielerisches Handling, Kletterfähigkeit

⊖ Nur 150-mm-Absenkung der Variostütze, Automatikschaltung erfordert präzise Justage per App, Fahrwerk wirkt inhomogen

**Preis-Leistung** ●●●◐○

Note 1,7 Gut

*Fotos: Jens Scheibe*

Der SP-Connector „schwebt“ über dem Vorbau.

Die Zugverlegung trägt zum aufgeräumten Aussehen bei.

| PREIS | 6799 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 24,04 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 140 kg |
| Rahmenmaterial/ Größe | Carbon/S/M/L*/XL |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Federbein | RockShox Super Deluxe Select+, 160 mm |
| Gabel | RockShox ZEB, 160 mm |
| Bremsen | Sram DB8, 4-Kolben 200/180 mm |
| Sattel | Fizik Gravity Alpaca |
| Sattelstütze | Limotec A1 Dropperpost, Hub: 125 mm |
| Vorbau | Hohe Acht, 60 mm |
| Lenker | Hohe Acht, 780 mm |
| Schaltung | Sram NX Eagle, 12-Gang |
| Laufräder | SunRinglé Düroc SD 37 |
| Reifen | Maxxis: v: Assegai 29x2,6“, h: Dissector 27,5x2,6“ |
| Sonstiges | Stecklichter liegen bei |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Motor | Shimano EP801, 85 Nm |
| Display/Fern-bedienung | ShimanoSC-EN600 |
| Akku | 630 Wh |

* Testgröße

**CHARAKTER**

FAHRVERHALTEN
Laufruhig – Agil

SITZPOSITION
Aufrecht – Sport

EINSATZBEREICH
Komfort – Sportiv

HOHE ACHT Besta Monto

# Souveräner Abfahrer

Besta heißen die vollgefederten E-All-Mountains bei Hohe Acht. Die Bikes gibt es in mehreren Farbvarianten, außerdem sind drei Ausstattungsversionen erhältlich. Das Besta Monto ist die mittlere. Das Mulletbike bietet 160 Millimeter Federweg am Hinterbau des Vollcarbon-Rahmens, Partnerin an der Front ist eine 160-mm-Gabel. Die Geometrie ist modern, so liegt der Reach in Testgröße 48 Zentimeter bei 483 Millimeter, der Lenkwinkel bei 64,5 Grad, der Sitzwinkel bei 76,5 Grad. 450 Millimeter sind die Kettenstreben lang. Das Besta kommt mit einem Shimano EP8-Motor mit 630-Wh-Akku im Unterrohr. Schöne Details sind die Kettenführung und der Fidlock-Adapter für eine Trinkflasche. Ein SP-Connect-Adapter ermöglicht die Montage von Gadgets einige Zentimeter über dem Vorbau, schöner finden wir Lösungen direkt an der Vorbaukappe. Der Einschub der Sattelstütze in den Rahmen ist begrenzt.

## Gut balanciertes Bike

Das Besta Monto gibt viel Vertrauen, ein Wohlfühl-Bike von Anfang an. Die Sitzposition ist sportlich, man hat gut Druck auf dem Vorderrad und gute Kontrolle. Zu der tragen die sehr griffigen Reifen von Maxxis und das ausgezeichnet funktionierende RockShox-Fahrwerk ihren Teil bei. Bergab kann man es ordentlich krachen lassen, gerade die ZEB-Gabel verlangt förmlich eine aggressive Fahrweise. Wenn es eng wird, lässt sich das Hohe Acht präzise steuern, bergauf punktet es durch gute Balance und den prima Shimano-Motor. Abzüge gibt es hier allerdings für den etwas rutschigen Sattel. Die Sram-Bremsen funktionieren klaglos, die günstige Sram NX Eagle schaltet präzise, allerdings erfordert sie viel Handkraft und ist teilweise laut. Das Shimano-Display gefällt, jedoch gibt es ergonomischere Bedientaster der Japaner für ihren Motor.

**FAZIT**

Das flinke Hohe Acht Besta Monto überzeugt mit einer guten Mischung aus Laufruhe und Agilität. Es klettert flink und spielt in ruppigen Abfahrten seine Stärken aus.

| | |
|---|---|
| Handling | ●●●●◐ |
| Uphill | ●●●●◐ |
| Downhill schnell | ●●●●◐ |
| Downhill tech- | ●●●●● |
| Tour | ●●●●○ |
| Ausstattung | ●●●●○ |

⊕ Sportliche Sitzposition, Agilität, steife Gabel

⊖ Wenig Einschubtiefe der Sattelstütze, kleiner Akku, rutschiger Sattel

| Preis-Leistung | ●●●●◐ |
|---|---|

Note 1,3 Sehr gut

*Fotos: Jens Scheibe*

Weichmacher: das schluckfreudige Float-X-Federbein von Fox.

Bildhübsch: Am Steuerrohr laufen die Züge ins Carbonchassis.

FLYER Uproc X 6.10

# Aufsitzen, loslegen!

| PREIS | 6899 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 25,4 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 140 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: S, M*, L, XL |

## AUSSTATTUNG

| | |
|---|---|
| Rahmen | Carbon, Viergelenk-Hinterbau, Federweg: 150 mm |
| Gabel | Fox Float 36 Rhythm, Federweg: 150 mm |
| Bremsen | hydraul. Scheibenbremsen, Shimano MT520, 203/203 mm |
| Sattelstütze | Flyer Dropper Post MT 2.4, Hub: 150 mm |
| Sattel | Fizik Aidon |
| Schaltung | Shimano Deore, 1 x 12-Gang |
| Bereifung | v: Onza Porcupine TRC, 29“, 61 mm / h: Porcupine GRC, 27,5“, 66 mm |
| Sonstiges | Front-/Rücklicht-Anbringung per Monkey-Link-Verbindung möglich |

## ANTRIEB

| | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Panasonic GX Ultimate Pro FIT, 95 Nm, Display: FIT DSP1-M |
| Akkukapazität | Flyer FIB-750 FIT, 750 Wh |
| Reichweite | > 100 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

FAHRVERHALTEN

Laufruhig — Agil

SITZPOSITION

Aufrecht — Sport

EINSATZBEREICH

Tour — Reise

So schnell und agil rauf wie runter soll das Uproc X 6.10 als waschechtes E-All-Mountain fahren, geht's nach den Schweizer E-Bike-Pionieren von Flyer. Und tatsächlich bringt das auf Top-Allroundkönnen in gerne gröberem Geläuf getrimmte E-MTB dazu alles an den Start. Zentral im schmucken Carbonchassis integriert ist etwa der 95 Nm starke Panasonic-Antrieb GX Ultimate Pro mit vier Unterstützungsmodi, darunter die Automatik-Fahrstufe. So viel Motorpower verlangt nach einer zuverlässigen Stromquelle: Sie sitzt in Form des großen 750-Wh-Akkus von Flyer im Unterrohr. Zum Laden entnimmt man ihn auf Wunsch seitlich per Tragegriff – das gibt Extrapunkte beim Alltagsnutzen. Fahrwerksseitig setzen die Schweizer auf hochqualitative Fox-Parts: Am 29“-Vorderrad arbeitet die Float 36 Rhythm mit 150 Millimeter Hub; so viel wie das Viergelenk-Heck am 27,5“-Hinterrad via Float-X-Federbein bereitstellt.

### Easy living

Vorm Downhill kommt der Uphill – und den bringt man mit dem Uprox X rasant hinter sich. Denn das Panasonic-Aggregat kennt mit seiner sportiven Charakteristik selbst an kniffligen, rutschigen Wurzel-Anstiegen kein Halten. Und: Es bleibt selbst im muskulösen, dynamisch geregelten Automatik- respektive High-Modus noch prima zu dosieren. Der famose Vortrieb stützt sich aufs erfolgreich umgesetzte Mullet-Laufradkonzept: Während das 29“-Vorderrad behände Wurzeln überrollt, stellt der extrabreite 27,5“x2,6“-Pneu hinten Top-Traktion her, macht das Bike leichtfüßiger als mit 29“-Set-up. Das Konzept glänzt auch im Downhill, wo das Uproc X laufruhig agiert, dank 27,5“-Hinterrad zugleich agil durch Kurven wildert und dabei leicht beherrschbar ist. Fahrspaß satt also, zumal die schluckfreudige Fox-Federung die Fahrmaschine auf den Boden heftet, top Komfort generiert!

### FAZIT

Das Uproc X 6.10 beweist hohe E-All-Mountain-Kompetenz. Es punktet mit top Fahrwerk und Motorisierung – und macht sich so lustvoll über diffizile Up- und Downhills her.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●○ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Design | ●●●●◐ |

⊕ Fahrwerk, Motor, edles Carbonchassis

⊖ Höheres Gewicht verlangt in engen Kurven mehr Krafteinsatz

| Preis-Leistung | ●●●●◐ |
|---|---|

Note 1,5 Sehr gut

*Fotos: Jürgen Amann*

Dank 1,8 Kilo leichtem TQ-Motor wiegt das Lumen nur 18 Kilo.

Diese SAG-Anzeige erleichtert das Federungs-Set-up.

Elektro Rad EMPFEHLUNG SEHR GUT 2/2023

| PREIS | 6999 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 18,04 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 128 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: S, M, L*, XL |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Carbon, Carbon-Hinterbau |
| Gabel | Fox Float 34 Rhythm Grip, Federweg: 130 mm |
| Bremsen | hydr. Scheibenbremsen, Shimano Deore, 180/ 180 mm |
| Sattelstütze | Syncros Duncan Dropper Post 2.0, Hub: 150 mm |
| Sattel | Syncros Tofino 1.5 Regular, Titanstreben |
| Schaltung | Shimano Deore/Deore XT, 1 x 12-Gang |
| Bereifung | v: Schwalbe Wicked Will Evo Addix Soft / h: Addix Speedgrip; 29“, 61 mm |
| Sonstiges | Twin-Control-Fahrwerks-/Geometriejustage: 130/90/0 mm Hub (0 = Lock-Out) |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, TQ Systems HPR50, 50 Nm, Display: TQ HPR |
| Akkukapazität | TQ Internal, 360 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

FAHRVERHALTEN
Laufruhig — Agil

SITZPOSITION
Aufrecht — Sport

EINSATZBEREICH
Tour — Reise

SCOTT Lumen eRide 910

# Spiel & Spaß

Der cleane Look des Lumen verblüfft – selbst in einer Zeit, in der Details wie interne Züge Standard sind. So erspäht man am, für top Steifigkeit und Vortrieb beim Antritt, einteiligen Carbon-Heck zwar einen Umlenkhebel und drei Lagerpunkte, aber kein Federbein. Tatsächlich hat Scott das Fox/Scott-Nude-Luftmodell überm Tretlager im breiten Sitzrohr versteckt, angesteuert vom zweiten Umlenkhebel. Vorteile: ein vor Dreck geschützter Dämpfer und Platz, den TQ-Motor einzubinden. Er liefert 50 Nm Spitze; die drei Modi steuert man per Mini-Daumenschalter. Das ins Oberrohr integrierte TQ-Display liefert Daten wie Akkustand oder Watt-Eigenleistung. Am Lumen tilgen vorne wie hinten 130 Millimeter Hub Schläge. Für besten Vortrieb strafft man ihn an Heck und Gabel per TwinLoc-Fernbedienung auf 90 Millimeter oder blockiert beide vor Asphalt-Uphills.

## Am liebsten schnell!

Das leichte Lumen bringt man mit wenigen Antritten im erstaunlich starken Eco-Modus des TQ fix auf Tempo: Dem vortriebsstarken Schwalbe-Reifen in härterer Speedgrip-Gummimischung hinten und dem steilen 77°-Sitzwinkel sei Dank. Letzterer erlaubt einen effektiven Tritt. Kein Wunder, dass das Lumen Wurzelanstiege flott erobert, wobei der moderat starke, mittlere Trail-Fahrmodus selbst für 15-%-Uphills ausreicht, erbringt man selbst etwas mehr Leistung. Auf rutschigem Boden kämpft der weniger bissige Schwalbe-Hinterradpneu ab und an mit Gripverlust. Per bissiger Soft-Gummimischung am Wicked-Will-Pneu vorne liegt das Bike satt in schnellen Bergab-Kurven. Zumal das Fox-Fahrwerk top Traktion herstellt! Das in Folge des tiefen Schwerpunkts quicklebendige Handling des Lumen nutzt man im kurvigen Trail-Zickzack voll aus. Fahrspaß pur! Selbst wenn die verbauten Shimano-Bremsen gerne noch kraftvoller stoppen dürften.

**FAZIT**

Lebendige Natur, zugleich laufruhige wie agile Geometrie und toller TQ-Motor: Damit ist das leichte Lumen ein echter Spaßgarant und rasanter 29er Trail-/ Tourenflitzer.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●● |
| Sicherheit | ●●●●○ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●○ |
| Design | ●●●●● |

\+ Leicht, leichtfüßig und agil im Anstieg, natürliches Fahrgefühl, kultivierter Fahrspaß

\− Recht viele Bedienhebel auf linker Lenkerseite erfordern Gewöhnung, Bremspower

| Preis-Leistung | ●●●●◐ |
|---|---|

Note 1,3 Sehr gut

*Fotos: Jürgen Amann*

Der USB-C-Port dient als „Tankstelle“ für das Smartphone.

Die E-Schaltung wird vom Motor-Akku mit Energie beliefert.

| PREIS | 6999 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 24,76 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 140 kg |
| Rahmenmaterial/ Größe | Carbon/16/18/20*/22” |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Federbein | RockShox Deluxe Select+, 150 mm |
| Gabel | RockShox Lyric Select+, 150 mm |
| Bremsen | Sram Code RS 4-Kolben, 200/200 mm |
| Sattel | Fizik Terra Alpaca |
| Sattelstütze | Oxygen E-Scorpo, Hub: 150 mm |
| Vorbau | Oxygen E-Scorpo, 50 mm |
| Lenker | Oxygen E-Scorpo, 780 mm |
| Schaltung | Sram GX Eagle AXS, 12-Gang |
| Laufräder | DT Swiss H1900 |
| Reifen | Schwalbe: v: Magic Mary Evo 29x2,6“ / h: Eddy Current 27,5x2,6“ |
| Sonstiges | Zahlreiche Ausstattungsvarianten erhältlich |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Motor | Bosch Performance Line CX, 85 Nm |
| Display/Fernbedienung | Bosch Kiox 300, Bosch LED Remote |
| Akku | 750 Wh |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**

Komfort – Sportiv

## STEVENS E-Inception AM 8.7.1 GTF

# Sportlicher Alleskönner

Ein E-All-Mountain mit 150 Millimeter Federweg und kraftvollem Bosch-CX-Motor: Das ist das Konzept des E-Inception AM von Stevens, das es in vielen Varianten und Preisklassen gibt. Das E-Inception AM 8.7.1 GTF ist im oberen Drittel der Range angesiedelt. Der schöne Carbonrahmen mit innenverlegten – leider klappernden – Zügen bietet große Beinfreiheit und hat schöne Details wie den Kettenstrebenschutz, den Protektor am Unterrohr und einen USB-C-Ladeport. Die Ausstattung ist stimmig zusammengestellt, das Cockpit mit Bosch-Kiox-300-Display und großer LED-Remote-Bedieneinheit am angenehm geformten Lenker wirkt allerdings etwas überfüllt. Im Unterrohr verbirgt sich der 750-Wh-Akku. Stevens setzt auf das Mullet-Konzept, das eine gute Mischung aus Laufruhe und Agilität verspricht sowie eine sportliche Geometrie hat (486 mm Reach bei 20 Zoll, 65 Grad Lenkwinkel).

### Steifer Rahmen

Das Versprechen in Sachen Fahrverhalten löst das E-Inception AM mit Leichtigkeit ein: Es klettert munter, dabei ist der Motor angenehm leise. Störend ist hier nur der etwas glatte Sattel ohne Biegung nach oben am Sattel-Heck, der im Uphill wenig Unterstützung bietet. In ruppigen Abfahrten gefällt das RockShox-Fahrwerk, dem es aber nicht immer gelingt, die Steifigkeit des Rahmens ganz abzumildern. Die Gabel lässt sich etwas feiner abstimmen als der Dämpfer, das Heck agiert im Flachen manchmal etwas überaktiv. Das trübt die Fahrfreude aber nicht ernsthaft, die das agile Stevens stets bietet. In technischen Passagen ist es immer sicher zu beherrschen. Die Reifen geben guten Halt, die Bremsen packen sicher zu und die kabellose Schaltung gefällt bei jedem Gangwechsel, wobei die Schaltwippe weniger angenehm ist als die neuen Sram-Schalthebel mit Knöpfen.

### FAZIT

Als teuerstes Rad im Test überzeugt das Stevens mit seiner Vielseitigkeit. Der sehr steife Rahmen kostet allerdings Komfort.

| | |
|---|---|
| Handling | ●●●●● |
| Uphill | ●●●●◐ |
| Downhill schnell | ●●●●◐ |
| Downhill tech- | ●●●●◐ |
| Tour | ●●●●○ |

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| + | Leiser Motor, Sram AXS-Schaltung, Ladeport für Gadgets |
| – | Klappernde Züge, Härte, exponiertes Display, Sattel ohne Biegung |
| **Preis-Leistung** | ●●●●○ |

Note
**1,3 Sehr gut**

*Fotos: Jens Scheibe*

Kraftprotz: Shimanos EP801-Motor powert stark bergauf.

Stark entschleunigend: die Shimano-XT-4-Kolben-Bremse.

MYVELO Aspen

# Profi fürs Grobe

| PREIS | 7490 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 22,62 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 150 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 40, 44, 48*, 52 cm |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Carbon, Federweg: 160 mm |
| Gabel | Rock Shox ZEB Ultimate, Federweg: 160 mm; Dämpfer: RockShox Super Deluxe Ultimate 65 mm |
| Bremsen | hydr. 4-Kolben-Scheibenbr., Shimano Deore XT M8120, 203/180 mm |
| Sattelstütze | Pro Koryak Dropper Post, Hub: 150 mm |
| Sattel | Pro Koryak |
| Schaltung | Shimano Deore XT, 12-Gänge |
| Bereifung | Schwalbe Nobby Nic Addix Speedgrip, 29“, 66 mm |
| Sonstiges | Motormodi per Shimano-E-Tube-App konfigurierbar |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, Shimano EP801, max. Drehmoment: 85 Nm |
| Akkukapazität | 630 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

FAHRVERHALTEN

Laufruhig — Agil

SITZPOSITION

Aufrecht — Sport

EINSATZBEREICH

Tour — Reise

Das Aspen ist benannt nach dem bekannten US-Wintersportort in Colorado. MyVelo bringt im auf 29“-Rädern rollende E-Enduro einen Kohlefaserrahmen zum Einsatz, der das Gewicht auf leichte 22,6 Kilo drückt. Fürs Grobe operieren an Vorder- und Hinterrad je 160 Millimeter Hub; generiert von Rock Shox’ edler ZEB-Ultimate-Gabel respektive dem Viergelenk-Heck und RockShox’ Luftfederbein Super Deluxe Ultimate. Ein Vorteil der teuren Federung: Sie lässt sich im Federungs-/Dämpfungsverhalten präzise abstimmen, was die Fahrleistung steigert. Damit die ebenso bergauf stimmt, werkelt am Aspen Shimanos top E-MTB-Motor EP801 mit 85 Nm Maximaldrehmoment. Der Nachfolger des EP8-Motors erlaubt es, per Shimano-E-Tube-App bis zu 15 Motormodi zu konfigurieren. Sortenrein behandelt MyVelo Schalten und Bremsen, setzt dafür auf die 12-Gang-XT-Gruppe von Shimano.

## Stark rauf und runter

Emsig erklettert das Aspen Uphills: Ob seines geringen Gewichts, ist es leichtfüßig unterwegs, unterstützt vom schön druckvollen Shimano-EP801-Motor, den flink drehenden Mavic-Laufrädern und einer Sitzposition, die gesunden Druck aufs Vorderrad bringt. Stufen im Steilanstieg? Über die hebt man das 29“-Vorderrad spielerisch hinweg. Den starken Vortrieb am Berg sichert überdies das traktionsstarke Fahrwerk – schön! Kritik: Die verbaute Shimano-Steps-EN600-Motor-Remote ist unnötig fummelig, erschwert im Dunkeln die Wechsel der Modi etwas. Beherzt geht das Carbon-Enduro in schnelle Abfahrten, in denen es dank schluckfreudigem Fahrwerk sicher liegt, sich die 29“-Räder als tempofest erweisen. Zugleich legt man das Aspen am breiten Pro-Lenker behände in engere Kehren, lässt das hungrige Fahrwerk für sich arbeiten. Dabei würden bissigere Pneus als die aufgezogenen, tourigeren Schwalbe Nobby Nic noch mehr Grip schinden.

**FAZIT**

Potentes E-Carbon-Enduro mit komfortablem Fahrwerk, starkem und individualisierbarem Shimano-Motor.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●○ |

⊕ Gutes Handling infolge geringen Gewichts, hohes Systemgewicht möglich (schwerere Biker!), starke Luftfederung

⊖ Etwas fummelige Motor-Remote, gripärmere Reifen, filigrane Display-Verkabelung

| Preis-Leistung | ●●●●○ |
|---|---|

Note 1,7 Gut

*Fotos: Gideon Heede*

Echter Anker: Die Magura-Bremse mit vorn 220-mm-Rotor.

Die Federelemente sind vom Feinsten.

RADON Render 10.0 HD

# Trail-Bruder

| PREIS | 7499 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 24,2 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 135 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: M, L*, XL |
| **AUSSTATTUNG** | |
| Rahmen | Carbon/Aluminium |
| Gabel | Fox 36 Factory, 160 mm / Dämpfer: Fox Float X Factory, 140 mm |
| Bremsen | hydr. 4-Kolben-Scheibenbr., Magura MT7, 220/203 mm |
| Sattelstütze | Fox Transfer Factory, absenkbar |
| Sattel | SDG Bel Air V3 |
| Schaltung | Kettenschaltung, Sram X01 Eagle AXS, 12 Gänge |
| Bereifung | Maxxis, 29“, v: Assegai 63 mm / h: Minion DHR II, 61 mm |
| Sonstiges | Funk-Schaltung |
| **ANTRIEB** | |
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line CX, 85 Nm, Display: Kiox 300 |
| Akkukapazität | 750 Wh |
| Reichweite | > 100 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

FAHRVERHALTEN
Laufruhig – Agil

SITZPOSITION
Aufrecht – Sport

EINSATZBEREICH
Tour – Reise

Auf den ersten Blick erkennt man: Radon will mit dem Render 10.0 HD klotzen, nicht kleckern. Edelste Parts, eine Gravity-betonte Geometrie und der kraftvolle, breit gespreizte Antrieb lassen aufhorchen. Gleichzeitig ist der Preis eine Ansage – zumal das Top-Render aktuell für 5999 statt der 7499 Euro des UVP im Shop des Versenders zu finden ist! Eine ähnliche Ausstattung zu diesen Konditionen wird schwer zu finden sein. Auch optisch macht das Bike einiges her, der mattschwarze Lack und der kantige Carbon-Hauptrahmen (Hinterbau aus Aluminium) machen das Full-Power-MTB bullig. Sportlich-puristisch fällt der Komfort aus: Die Griffe sind griffig, aber wenig ergonomisch, der Sattel straff und mit einem angehobenen Heck ideal für schnelle Uphills. Das Fahrwerk ist klar für Trail-Performance zuständig, nicht fürs Cruisen – was es aber trotzdem kann. Auch die absenkbare Sattelstütze hilft natürlich auch im Alltag, gedacht aber ist sie für maximale Beinfreiheit im rasanten Enduro-Ride.

## Brachiale Verzögerung

Die Testbedingungen könnten widriger nicht sein: Schnee, Windbruch im Wald und tiefgefrorener Boden. Das Fahrwerk zeigt sich bei dem knüppelharten Untergrund als absolut zuverlässig und feinfühlig. Die Reifen krallen sich in den Trail und bieten auch im Schnee so viel Grip, dass die Testfahrt zur reinen Freude ohne mulmiges Gefühl wird. Bergauf schiebt der Bosch-CX mächtig an, in Steilstücken unterstützt vom kleinen Gang mit einer Entfaltung von nur 1,5 Metern! Am anderen Ende der Gangspreizung liegen knapp acht Meter an, das sorgt für viel Tempo bergab. Zweimal 29“-Reifen sorgen für Laufruhe, der Hinterbau für Agilität. Echte Anker sind die Magura-MT7-Bremsen: Vier Kolben sorgen für perfekte Dosierung, riesige Rotoren (v/h 220/203 mm) für brachiale Verzögerung.

**FAZIT**

Das Radon Render 10.0 HD macht auf Trails eine Top-Figur. Gleichzeitig sind lange Enduro-Ausfahrten eine Freude. Ein wahrlich gelungenes Gesamtpaket!

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●● |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●● |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●◐ |

⊕ Bremsen, Antrieb, Reifen, Fahrwerk, Extra-Schutz an der Akkuaufnahme

⊖ Tief angebrachte Ladebuchse, Display nicht sturzgeschützt

**Preis-Leistung** ●●●●●

Note
**1,5 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

In perforierter Schutzhülle nach oben gedreht: der Bosch CX.

Top-Dosierung: die Shimano XT-Bremsanlage mit vier Kolben.

| PREIS | 7999 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 24,43 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 128 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: S, M, L*, XL |

## AUSSTATTUNG

| | |
|---|---|
| Rahmen | Hauptrahmen: Carbon; Hinterbau: Aluminum |
| Gabel | FOX 38 Perf. Elite Air , 160 mm / Dämpfer: FOX NUDE T eRIDE EVOL, 160 mm |
| Bremsen | hydr. 4-Kolben-Scheibenbr. Shimano XT, 203/203 mm |
| Sattelstütze | FOX Transfer, absenkbar |
| Sattel | Syncros Tofino |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano XT, 12 Gänge |
| Lichtanlage | v: – / h: Syncros integrated |
| Bereifung | Maxxis Dissector, 29“, 65 mm |
| Sonstiges | Felgen: Syncros MD30; Vorderradnabe: Formula CL-811; Hinterradnabe: Formula ECT-1481 |

## ANTRIEB

| | |
|---|---|
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, Bosch Performance Line CX, 85 Nm, Display: Kiox 300 |
| Akkukapazität | 750 Wh |
| Reichweite | > 100 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

FAHRVERHALTEN
Laufruhig – Agil

SITZPOSITION
Aufrecht – Sport

EINSATZBEREICH
Komfort – Sportiv

SCOTT Patron eRide 900

# Elegante Trailmaschine

Als auf anspruchsvolles Trailriding hin optimiertes E-All-Mountainbike preist Scott sein Patron eRide 900 an, bei dem die Kernelemente vollverkleidet im Carbonchassis versteckt sitzen. Während der leistungsstarke, für bessere Integration, Kühlung und Steifigkeit nach oben gedrehte, CX-Motor rahmenmittig sitzt, beherbergt das brachiale Oberrohr ein Heckfederbein mit großzügigem 160-mm-Hub. Im Unterrohr des mattschwarzen Carbonrahmens schlummert ein 750-Wh-Akku – in der Fox-Gabel ein üppiger 160-mm-Federweg. Die durchweg supercleane Optik wird durch fein säuberlich unter dem Lenker ins Steuerrohr verlaufende Kabel mustergültig vollendet. Auch bei der Schaltung liefern die Schweizer kompromisslos ab und verpassen ihrer Trailmaschine Shimanos XT, die präzise-knackig ihre zwölf Gänge wechselt. Für Vortriebsmaximierung stehen leichte Syncros MD30-Laufräder, besohlt mit Maxxis Dissector-Reifen in 29 Zoll.

## Agil, gierig & komfortabel

Angriffslustig Platz genommen, erweist sich die Geometrie als ausgewogen. Neben Bremshebel werden am linken Griff Variosattelstütze, TwinLoc-2-System zum Blockieren, Öffnen und Straffen der Federung sowie Bosch-Remote bedient. Bereits in der Ebene entwickelt sich gewaltig Vortrieb – über verblockte Pfade manövriert es sich spielerisch, dank perfekt in der Hand liegendem 78-cm-Syncros-Lenker. Am Berg begeistert enormer Auftrieb sowie harmonisch auf eigenes Tretverhalten reagierende Unterstützung im E-MTB-Modus. Bei stärkerem Pedaldruck liefert Stufe 4/4 extrem viel Support (340 Prozent), was sich an Steilstücken mit Kletterstärke und souveräner Kontrollierbarkeit optimal ergänzt. Auf Trailabfahrten bringt das Fahrwerk mit Top-Mix aus Schlagabsorbierung und Endprogression mächtig Fahrfreude – ein gutes Sicherheitsgefühl die Shimano XT-Bremsanlage mit punktgenauer Verzögerung.

### FAZIT

Optik, Ausstattung und Fahrleistung: Scotts Patron eRide 900 macht im Up- wie Downhill mächtig Spaß und begeistert mit exzellentem Mix aus Agilität und Trailkomfort.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●● |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●● |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●◐ |

\+ Fahrperformance, Klettereigenschaften, Agilität, Geometrie, integr. Dämpfer-Technologie, Rücklicht

– Zul. Systemgewicht gering, Lenker-Hebelanzahl (links)

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note
**1,3 Sehr gut**

Fotos: Gideon Heede

Das Fox-Kashima-Fahrwerk ist eine Klasse für sich.

Der Shimano-Motor ist kraftvoll, in Spitzen aber etwas laut.

| PREIS | 12.999 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 21,3 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 130 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: S, M, L*, XL |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Carbon |
| Gabel | Fox Float Factory Kashima, 150 mm / Dämpfer: Fox Float X Factory Kashima, 144 mm |
| Bremsen | hydr. 4-Kolben-Scheibenbr., Shimano XTR, 203/203 mm |
| Sattelstütze | EightPins NGS2.0, absenkbar |
| Sattel | Ergon SM Pro |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano XT Di2, 12 Gänge |
| Bereifung | Schwalbe, 29“; v: Magic Mary / h: Hans Dampf |
| Sonstiges | Akkugehäuse aus Carbon, Entnahme per Quick Release |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Shimano EP801, 85 Nm, Display: EM800 |
| Akkukapazität | 720 Wh |
| Reichweite | > 100 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Komfort — Sportiv

ROTWILD R.X735 Ultra

# Schwindelerregend

Das Rotwild R.X735 Ultra macht schwindelig – in gleich mehrerlei Hinsicht. Auf dem Papier ist da erst einmal der exorbitante Preis: 12.999 Euro sind ein Haufen Holz. Schaut man sich aber die Komponentenliste an, wird schon klarer, wie Rotwild beim R.X735 Ultra kalkuliert hat. Dazu kommen die Ingenieursleistung des wunderschönen und geometrisch bis ins kleinste Detail durchdachten Rahmens, der im Haus entwickelte und mit BMZ umgesetzte Akku mit Vollcarbon-Gehäuse und das für ein Full-Power-Mountainbike mit dieser Akkukapazität unschlagbare Gewicht von 21,3 Kilogramm. Am Ende ist der Preis immer noch verflucht hoch, aber gerechtfertigt. Die nächste Schwindelattacke kommt nach dem Trail. Denn die Fahrleistungen sind eine Offenbarung: Das Fahrwerk ist ultrapräzise, die Reifenwahl ist sehr stimmig und die Geometrie hält absolut, was sie verspricht. Sie werden Ihre Hometrails nach dem Ritt mit dem Ultra völlig neu kennenlernen.

## Präzise Fahrkontrolle

Weitere Highlights im Stakkato: High-End-Sattelstütze von EightPins, elektronische, breit gespreizte, sich selbst justierende 1x12-Gang-Kettenschaltung, Shimanos 4-Kolben-Top-Stopper XTR mit 203-mm-Bremsscheiben. Außerdem: Carbon-Kurbel, Carbon-Lenker (780 mm), kurzer Alu-Vorbau (alles von E*Thirteen) und natürlich Shimanos Kraftpaket, der EP801-Motor. Seine Performance sowie die über die App anpassbare Abstimmung stehen für sich. Der Motor ist dann doch Grund für die einzige, kleine Kritik: Unter hoher Drehzahl neigt er zum deutlich vernehmbaren Pfeifen. Seis drum: Wir arbeiten mit rauschendem Fahrtwind dagegen an. Denn bergauf wie bergab giert das Bike nach Tempo. Das ist auf Trails auch deshalb hoch, weil Steuerung, Rahmensteifigkeit, Fahrwerk und die Geometrie eine sehr präzise Kontrolle zulassen. Besser geht’s kaum.

**FAZIT**

Wem das Rotwild R.X735 Ultra kein Lächeln ins Gesicht zaubert, sollte nie mehr E-MTB fahren. Ein Bike nahe an der Perfektion.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●● |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●● |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●● |
| Wartungsaufwand | ●●●●◐ |

⊕ Gewicht, Fahrwerk, Komponenten allgemein, Motorsteuerung

⊖ Recht laut pfeifender Shimano-Motor

**Preis-Leistung** ●●●●○

Note 1,2 **Sehr gut**

*Fotos: Rotwild*

AB 5000 €

SPORT

Dank zentralem Display sind alle Fahrdaten im Blick.

Zahlreiche Ösen lassen variable Beladung zu.

STORCK e:Grix

# Ganz schön leicht

| PREIS | 6999 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 11,2 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 130 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 46, 49, 52*, 55, 58 cm |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Carbon |
| Gabel | Carbon, starr |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr., Sram Force eTap AXS, 160/160 mm |
| Sattelstütze | Storck GRX, Carbon |
| Sattel | Fizik Terra Argo X5 |
| Schaltung | Kettenschaltung, Sram Force XPLR eTap AXS, 12 Gänge |
| Bereifung | Schwalbe G-One T-Bite, 28“, 40 mm |
| Sonstiges | elektronische Funk-Schaltung, fest verbauter Akku |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebs-konzept | Heckmotor, Mahle X20, 55 Nm, Display: Mahle PulsarOne |
| Akkukapazität | 242 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig – Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht – Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour – Reise

Storck ist als Experte für Leichtbau bekannt. Mit dem e:Grix werden die Hessen diesem Ruf absolut gerecht. Mit 11,2 Kilogramm ist es das mit Abstand leichteste Rad im gesamten Test. Zwar ist der Vergleich mit vollausgestatteten Pedelecs bei dem nackten Gravelbike etwas unfair. Im Test aktueller analoger Gravelbikes im ElektroRad-Schwestermagazin Radfahren waren 11 von 27 Räder etwa gleichschwer oder schwerer – ohne Akku und Motor wohlgemerkt! Grund dafür: Am e:Grix ist fast alles, was möglich ist, aus Carbon: Rahmen, Gabel, Sattelstütze, Laufräder, Lenker – alles ist konsequent auf Leichtbau getrimmt. Dass das Design dabei nicht auf der Strecke bleiben muss, beweisen die Idsteiner mit dem e:Grix ebenfalls eindrücklich. Der blauschimmernde Rahmen wirkt wie aus einem Guss. Radreisende und Bikepacker freuen sich über viele Rahmenösen als Befestigungspunkte und das aufgrund des geringen Eigengewichts des Rads sehr passable zulässige Gesamtgewicht von 130 Kilogramm.

## Komfortabel und sportlich

Das e:Grix bietet einen stimmigen Mix aus Komfort und Sportlichkeit. Ersteres erreicht Storck dank einer gut flexenden Carbon-Sattelstütze und ebensolchem Lenker, der Griff am Oberlenker ist dabei wegen der abgeflachten Aero-Form weniger angenehm als der am Unterlenker. Sehr präzise, knackig, schnell und direkt wechselt die elektronische Sram-Funkkettenschaltung die Gänge, die Entfaltung lässt bergauf wie bergab keine Wünsche offen. Ohne E-Unterstützung fährt sich das e:Grix nahezu exakt wie ein Gravelbike ganz ohne Motor. Das Aggregat selbst schiebt ordentlich mit, will aber nicht die Hauptarbeit verrichten, vor allem nicht in temporeichem Uphill. Das macht aber gar nichts, unterstreicht eher die sportliche Grundausrichtung des edlen Gravelers, der allerdings auch seinen Preis hat.

**FAZIT**

Storcks e:Grix schafft einen tollen Mix aus Sport und Komfort – bei absolut niedrigem Gewicht. High-End-Komponenten treffen auf Top-Fahrperformance. Hut ab!

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●● |
| Antriebssystem | ●●●●○ |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●● |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●○ |

⊕ Rahmendesign- und Qualität, Komfort, Tourentauglichkeit, Gewicht

⊖ Keine Einstellmöglichkeiten des Cockpits

| Preis-Leistung | ●●●●○ |
|---|---|

Note 1,5 Sehr gut

*Fotos: Storck*

# Die ganze Welt des Radsports in einem Magazin

Foto: Jens Scheibe

## TESTS, TOUREN, TRAINING & MEHR

- Rennräder & Gravelbikes ausgiebig getestet
- Trainingspläne & Ernährungstipps
- Top-Ziele, Traum-Touren & Radmarathon-Reportagen
- Spezials: Tour de France, Trainingstipps, Gravelräder
- Als Print-Magazin oder digital. Abos jederzeit kündbar

## ANGEBOTE, RABATTE & INFORMATIONEN

www.radsport-rennrad.de/magazin

E-Werk: die elektrische, blitzschnelle Sram Rival-Schaltung.

Beschleunigungsgeil: steife Syncros-Carbon-Hochprofilfelgen.

SCOTT Solace Gravel eRide 20

# Alltags-Fluchthelfer

| PREIS | 7599 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 13,52 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 120 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 49, 52, 54, 56*, 58 cm |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Carbon HMX |
| Gabel | Carbon HMX |
| Bremsen | hydraul. Scheibenbremsen, Sram Rival eTap AXS HRD, 160/160 mm |
| Sattelstütze | Syncros Duncan SL Aero |
| Sattel | Syncros Tofino Regular 2.0 Cutout |
| Schaltung | Sram Rival XPLR eTap AXS, 1 x 12-Gang |
| Bereifung | Schwalbe G-One Overland Evo TL, 28“, 50 mm |
| Sonstiges | Akkukapazität per Zweitakku (160 Wh) auf 520 Wh erweiterbar |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, TQ HPR50, max. Drehmoment: 50 Nm |
| Akkukapazität | TQ HPR50, 360 Wh |
| Reichweite | > 75 mm |

* Testgröße

**CHARAKTER**

FAHRVERHALTEN
Laufruhig – Agil

SITZPOSITION
Aufrecht – Sport

EINSATZBEREICH
Tour – Reise

13,5 Kilo! Unverschämt leicht kommt der E-Graveler Solace daher: Ein vollausgestattetes E-SUV wiegt durchaus das Doppelte. Klar, auf dessen Luxus à la Lichtanlage verzichtet er. Sein Gewicht, das es mit TQs Leichtmotor und 360-Wh-Akku im Unterrohr erzielt, beeindruckt dennoch. Die drei Fahrmodi (Eco/Trail/Boost) steuert man per Tastendruck am schön ins Oberrohr integrierten TQ-Display. Über TQs E-Bike-App individualisiert man die Motorcharakteristik; etwa für 1-a-Power in allen Modi oder weniger Motorkraft für top Reichweite. Per Zweitakku (160 Wh) steigert man die Kapazität auf propere 520 Wh. Das Teileensemble ist leicht, exklusiv und zielt, wie das stylische Carbon-Rahmen/Gabel-Chassis, auf effizienten Vortrieb: die Syncros-Capital-Carbonlaufräder ebenso wie die elektrische 1x12-Gangschaltung Sram Rival XPLR AXS.

## Schotter-Eilzug

Das Solace fährt man oft an der 25-km/h-Grenze, bei energischer Beinarbeit deutlich darüber. Effektive Unterstützung im Flachen liefert der flüsterleise TQ HPR50-Motor schon im recht starken Eco-Modus. Die Motorkraft setzt in allen Modi dezent genug ein, um natürlich anmutende Beschleunigung zu generieren. Den Vortrieb steigert man per flinker Schwalbe-Pneus und leicht gestreckter Sitzposition. Das Tempo hält das Solace hoch, fährt sich über 25 km/h wie ohne Motor. Ob des höheren Gewichts beansprucht das Solace eben etwas mehr Kraft als ein Biobike. Im Gleichklang agiert der im Trail- und Boost-Modus angenehm druckvolle, top zu dosierende Motor und die rapide elektrische Sram Rival-Schaltung. Bergab trumpft das Solace auf, bietet auf rauem Schotter dank 50er Pneus viel Komfort, ist locker ausreichend laufruhig. Serpentinen verlangen bergab mit tiefer Lenkerposition und längerem Vorbau Geschick, will man sie elegant durchsteuern.

**FAZIT**

Am Volant des vortriebsstarken, exklusiven Solace Gravel wird man zum Temposünder auf diversen Untergründen – leichtes Gelände dank fetter 50er Pneus eingeschlossen.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●○ |
| Design | ●●●●● |

\+ Motor, Tempofestigkeit, Carbonrahmen

− „Hängt“ infolge langen Vorbaus etwas auf der Lenkung und ist in engen Kehren minimal sperrig

| Preis-Leistung | ●●●●◐ |
|---|---|

Note 1,5 Sehr gut

Fotos: Jürgen Amann

Sicherheitsplus: Front- & Rückkamera beobachten den Verkehr.

Blitzschnell wechselt Srams Force-Funkschaltwerk den Gang.

Elektro Rad EMPFEHLUNG SEHR GUT 1/2023

CYKLÆR E-Gravel

# Inspirierendes Tempogerät

| PREIS | 8199 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 14,55 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 130 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: S, M*, L, XL |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Carbon |
| Gabel | Carbon |
| Bremsen | hydraul. Scheibenbremse, Sram Force, 160/ 160 mm |
| Sattelstütze | Cyklær Carbon |
| Sattel | Fizik Monte |
| Schaltung | Sram Force eTap AXS, 1 x 11-Gang |
| Bereifung | Schwalbe G-One Allround, 28“, 40 mm |
| Sonstiges | leichte Cyklaer-Vorbau-Lenkereinheit aus Carbon |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebskonzept | Mittelmotor, Fazua Ride 50 Trail 50, 58 Nm, Display: Cyclær-App übers Smartphone |
| Akkukapazität | 252 Wh |
| Reichweite | >75 km |

* Testgröße

**CHARAKTER**

FAHRVERHALTEN
Laufruhig – Agil

SITZPOSITION
Aufrecht – Sport

EINSATZBEREICH
Tour – Reise

Das E-Gravel entspringt der Kooperation zwischen Storck, dem Digital-Ableger von Autobauer Porsche und der kroatischen E-Bike-Firma Greyp. Die smarte Technik des E-Gravel lässt aufhorchen: Per gekoppeltem Smartphone über der noblen Carbon-Vorbau-Lenkereinheit ist das extravagante E-Gravel mit dem Internet verbunden. Per Cyklær-Biking-App (für Apple iOS) navigiert man zum Fahrtziel, zeichnet Strecken per GPS auf oder nutzt die Komoot-Schnittstelle zur Tourenplanung. Clever, da die Sicherheit im Straßenverkehr erhöhend: die Front- und Rückkamera. Letztere fungiert mit dem Smartphone-Display als digitaler Rückspiegel, sichert den Radfahrer besser nach hinten ab. Zum edlen Carbon-Rahmen-Gabelchassis kombiniert Cyklær den Fazua-Leichtmotor Ride 50 Trail, der Steigungen 58 Nm maximales Drehmoment nebst drei Fahrmodi entgegenstellt. Den Strom liefert der kompakte 252-Wh-Unterrohr-Akku.

## Sportive Verve

Dank steifem Carbonrahmen und den drehfreudigen DT-Kohlefaser-Laufrädern strebt man im bequemen Fizik-Sattel des Cyklær rasch vergnügt der 25 km/h-Unterstützungsgrenze entgegen. Zumal Schwalbes 40-mm-Pneus G-One Allround sehr gut abrollen, der Fazua-Motor schön geschmeidig schiebt. Im Flachen reicht dazu bereits die niedrigste Fahrstufe. Typisch Fazua, arbeitet der Motor angenehm leise, ist toll dosierbar und kreiert selbst im kernig-kräftigen Top-Modus „Rocket“ ein natürliches Beschleunigungsgefühl. Die Tempoarbeit unterstützt die betont sportive Sitzposition effektiv. Auch bergauf: Mit sattem Druck auf der Radfront erobert man lässig steilere Anstiege, wobei der Fazua immer genau das richtige Maß an Leistung bereitstellt. Top! Zu überzeugen weiß das E-Gravel ebenso bergab, liegt auf schnellen Passagen sicher und punktet in kurvigen Passagen mit flinkem Handling.

**FAZIT**

Mach, was du willst: Das Cyklær liefert als rapides Pendler-E-Bike so viel Spaß wie als sportiver Gravel-Flitzer. Der starke, natürliche Schub des Fazua passt zum Rad.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●◐ |
| Antriebssystem | ●●●●◐ |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●● |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●◐○ |
| Design | ●●●●● |

\+ 1-a-Vortrieb, Rahmeneigendämpfung, Sram-Funkschaltung, kräftiger und toll dosierbarer Motor

\– Lenkerband dürfte besser gedämpft sein, Preis

| Preis-Leistung | ●●●●◐ |
|---|---|

Note 1,4 Sehr gut

*Fotos: Gideon Heede*

AB 5000 €

SPORT

Top integriert, erzeugt der starke BH-Motor satten Vortrieb.

Die schlanke BH-Vorbau-Lenker-einheit fügt sich top ins Bike.

BH iAerolight 1.8

# Schnell wie der Wind

| PREIS | 8999 € |
|---|---|
| Rad-Gewicht | 12,66 kg |
| Zul. Gesamt-gewicht | 120 kg |
| Rahmenarten & Größen | Diamant: 57, 58,5, 60,4* cm |

| AUSSTATTUNG | |
|---|---|
| Rahmen | Carbon |
| Gabel | BH iAerolight ACR Carbon |
| Bremsen | hydr. Scheibenbr., Shimano Ultegra, 160/160 mm |
| Sattelstütze | BH iAerolight Carbon |
| Sattel | Prologo Dimension Stn |
| Schaltung | Kettenschaltung, Shimano Ultegra Di2, 12 Gänge |
| Bereifung | Hutchinson Fusion 5, 28“ x 28 mm |
| Sonstiges | optionaler BH-Xpro-Zusatzakku mit 180 Wh.; BH-iAerolight-Display |

| ANTRIEB | |
|---|---|
| Antriebs-konzept | Mittelmotor, BH 2EX Mag II, max. Drehmoment: 65 Nm |
| Akkukapazität | 410 Wh |
| Reichweite | > 75 km |

* Testgröße

## CHARAKTER

**FAHRVERHALTEN**

Laufruhig — Agil

**SITZPOSITION**

Aufrecht — Sport

**EINSATZBEREICH**

Tour — Reise

Schon im Stand sieht der E-Aerorenner schnell aus. Dazu trägt die markante Farbe – Rot wie Rennsport! – ebenso bei, wie die konsequent aerodynamisch optimierten Carbon-Rohrprofile. So setzen etwa die Sitzstreben tief am Sitzrohr an, womit sie weniger im Wind stehen. Des Weiteren ist der Übergang vom Steuerrohr in die Gabel windschnittig gestaltet; zu diesem Zweck sind die Gabelscheiden oben weiter nach vorne gezogen. Leichte Carbonparts helfen, das Gewicht auf luftige 12,7 Kilo zu drücken: BH verbaut seine eigene, toll integrierte Vorbau-Lenkereinheit, die Stütze und die noble FSA-Kurbel aus Kohlefaser. Neben den toll integrierten Schaltkabeln der elektrischen Shimano Ultegra Di2 (22 Gänge) imponiert das iAerolight mit kompaktem, 2,1 Kilo leichtem BH-2EXMag-Motor, den man beinahe übersehen könnte.

## Beschleunigungsstark

Erster Eindruck, nachdem man es sich im Prologo-Sattel des iAerolight „bequem“ gemacht hat: Wow, sehr sportlich sitzt man hier, greift den Carbonlenker mit leicht gestreckten Armen. Dass das iAerolight Rennrad-Flair aufkommen lässt, zeigt sich im ersten Anstieg: Mithilfe der bereits beachtlich starken, zweiten von vier Fahrstufen klettert es sich leichtfüßig. Und zugleich fast ein bisschen unspektakulär, denn der Antrieb arbeitet ziemlich leise. Die Fahrmodi drei und vier agieren nochmal deutlich bärigkraftvoller. In höchster, vierter Stufe generiert der 2EX-Mag-Motor von BH spritzige Beschleunigung, was nicht nur brutale Stiche vereinfacht. Dank der breiten Vorbau-Lenkereinheit und der agilen Radfront steuert man das iAerolight präzise in enge Kurven, hält mithilfe des steifen Carbonchassis gekonnt die Spur. Und auch schnelle Abfahrten mag das BH: Hier liegt es ziemlich satt, lässt sich bei Bedarf über die Shimano-Ultegra-Bremsen flink verzögern.

## FAZIT

Schnelles, edles E-Aero-Rennrad mit ebensolchem Design, dessen starker BH-Leichtmotor bei Bergfahrten wichtige Schubhilfe leistet.

| | |
|---|---|
| Ausstattung | ●●●●● |
| Antriebssystem | ●●●●● |
| Fahreigenschaften | ●●●●◐ |
| Komfort | ●●●●◐ |
| Sicherheit | ●●●●◐ |
| Nutzungstauglichkeit | ●●●●◐ |
| Wartungsaufwand | ●●●●○ |

⊕ Starke Beschleunigung, hohe Akkukapazität für viel Reichweite, top integrierte Parts

⊖ Fest integrierter Akku zum Laden nicht entnehmbar, reaktionsschnelle Lenkung braucht Gewöhnung

**Preis-Leistung** ●●●●◐

Note
**1,5 Sehr gut**

*Fotos: Gideon Heede*

# e-mtb

## DIGITALES EXTRA MAGAZIN

196 SEITEN

**VON HARDTAIL BIS EXTREM-FULLY**
39 Mountainbikes im Härtetest

**TEST: REIFEN, RUCKSÄCKE & MEHR**
Top Zubehör für echte Offroad-Fans

**EHRENSACHE TRAILRULES**
Faire Regeln für noch mehr Bike-Spaß

Alle Inhalte & Infos zu den
EXTRA-Magazinen finden Sie hier:
www.radfahren.de/extra

# ★ TOP TEN

## *Fahrradrekorde*

FOTOS: EUROBIKE FRANKFURT, PIXABAY (9), HEINZ STÜCKE

# 10

## *herausragende Fahrradrekorde*

**Höher, schneller, weiter, schwerer, leichter, länger! Rekorde gibt es viele, auch wenn sie meist schwer zu glauben sind. Die Motivation, etwas Beeindruckendes zu leisten, treibt uns schon immer an und kann Menschen inspirieren, ebenfalls Großes zu vollbringen.**

Auf dem Fahrrad sind diese häufig nicht nur aufregend und manchmal auch waghalsig – Nein! Oft animieren und inspirieren sie auch andere Menschen, diese nachzuahmen und gelegentlich zu übertreffen. Da wäre eine Frau aus den USA, die mit einem Fahrrad 295 km/h schnell fuhr. Oder ein 105-Jähriger, der auf dem Rennrad einen Geschwindigkeitsrekord aufstellte. Aber nicht immer haben diese Rekordversuche eine sportliche Motivation. Manche Visionäre sind darauf aus, mit ihren Händen, im wahrsten Sinne des Wortes, etwas Großes oder einfach etwas sehr Schweres zu erschaffen. Etwas, von dem vorher niemand es für möglich gehalten hat, dass dies umsetzbar ist. Und nicht immer sorgen diese für großes Staunen. Gelegentlich regen sie auch einfach zum Schmunzeln an. Davon inspiriert zeigen wir in der Top-Ten-Serie spannende Rekorde, die mit und auf zwei Rädern erfolgten. Eines verbindet alle Rekordhalter miteinander: eine kreative Vision und ein ungebrochener Durchhaltewillen. Denn ein „Nein“ gibt es bei diesen Menschen nicht!

### 1

*Schwerstes Fahrrad der Welt*

2500 Arbeitsstunden hat Sebastian Beutler benötigt, dann war es fertig: das schwerste Fahrrad der Welt. Ein LKW-Getriebe in Verbindung mit einer Fahrradschaltung sorgt für den Antrieb. Im Jahr 2009 präsentierte er auf der Cyclingworld Düsseldorf seine „Kleine Johanna“, wie er sein Rad nennt. Mit einer Länge von 5,4 Meter und einem Gewicht von 2,18 Tonnen ist die Bezeichnung „Klein“ wohl eher als Euphemismus zu verstehen.

### 2

*Das leichteste Fahrrad der Welt*

Ein normales Rennrad für Erwachsene welches nur 2,7 Kilogramm wiegt? Schwer vorstellbar, aber das gibt es tatsächlich. Die Fahrradschmiede Fairwheel aus Arizona entwickelte dieses Leichtgewicht. Gunter Mai, ein echter Leichtgewichtsfan, ist der Mann hinter diesem Projekt. Im Jahr 2008 präsentierte er das erste Mal sein Ergebnis. Knapp über drei Kilogramm wog das Rad damals. Es erforderte einiges an Zeit und viel Tüftelei, um das Gesamtgewicht schließlich auf unter drei Kilogramm zu drücken. Der Carbonrahmen mit einem Gewicht von 643,9 Gramm darf wohl als schwerste Komponente bezeichnet werden. Neben weiteren Komponenten fallen die Reifen mit 584 Gramm ebenfalls „deutlich“ ins Gewicht.

### 3

*Die längste Radreise*

51 Jahre saß der gelernte Werkzeugmechaniker Heinz Stücke im Sattel und legte dabei 648.000 Kilometer zurück. Alles begann 1963, im Alter von 23 Jahren verließ er seine Heimat im ostwestfälischen Hövelhof für eine Radtour quer durch die Eifel bis nach Luxemburg. Dort angekommen, zog es ihn nach Afrika. Getrieben von einer großen Abenteuerlust, fuhr er einfach weiter. Sein großes Ziel war es, mit dem Fahrrad zu den Olympischen Spielen 1964

nach Japan zu fahren. Dort angekommen wollte er sämtliche Kontinente bereisen. Am Ende waren es 51 Jahre, in denen er 196 Länder entdeckte und ganze 21 Reisepässe vollstempeln ließ. 2014 kam er wieder in seinem Heimatort Hövelhof an. Dort lebt er nun in einer bescheidenen Hausmeisterwohnung und arbeitet an einem Buch über seine Erfahrungen.

## 4

*Geschwindigkeitsrekord in der Ebene*

Dass nicht nur die Herren der Schöpfung verrückte Rekorde aufstellen können, bewies im September 2018 die US-Amerikanerin Denise Mueller-Korenek. In der Salzwüste des US-Bundesstaats Utah stellte die Radrennfahrerin auf einem speziell dafür entwickelten Rad einen Geschwindigkeitsrekord auf. Im Windschatten eines 1000 PS starken Dragsters erreichte sie eine Spitzengeschwindigkeit von 296 km/h – Weltrekord! Für den gelungenen Rekord wurde Mueller-Korenek von dem Rennboliden durch ein Schleppseil auf 80 Kilometer pro Stunde beschleunigt. Bei Erreichen der gewünschten Geschwindigkeit wurde das Seil gekappt und sie radelte selbstständig bis zur Rekordmarke. Dies entspricht in etwa der Beschleunigung einer Boing 747 kurz vor dem Abheben. Ihr Ziel war es, als erste Frau der Welt den Geschwindigkeitsrekord ihres ehemaligen Trainers John Howard zu brechen.

## 5

*Höhenweltrekord*

Der gebürtige Thüringer Guido Kunze aus Mühlhausen hält den Höhenweltrekord im Radfahren. 2014 startete der Extremsportler an der Pazifikküste am Fuße des höchsten Vulkans der Erde, dem Ojos del Salado, bei 0 Metern. Trotz einiger ungeplanter Herausforderungen erkämpfte er sich den Aufstieg zum

Gipfel auf 6899 Höhenmetern. Für die zurückgelegte Entfernung von 343 Kilometern benötigte er 37 Stunden und 11 Minuten. Neben dem starken Wind und der Kälte machte ihm besonders die immer dünner werdende Luft zu schaffen. Unterstützt durch die chilenische Tourismusgesellschaft und die örtliche Polizei wurde Kunze die ersten 80 km durch die Stadt Copiapó auf eine Höhe von 900 Metern eskortiert. Im Anschluss entschied man sich für die landschaftlich schönere, aber zehn Kilometer längere Route durch den Canyon Rio Lama. Von da an musste jeder Meter hart erarbeitet werden. Sein eigens für diesen Weltrekordversuch konstruiertes Fatbike (ein Fahrrad mit extra dicken und robusten Reifen) des Fahrradherstellers Ghost aus Deutschland ließ ihn dabei aber nie im Stich.

## 6

*Rennradrekord mit 105 Jahren*

22,547 km in einer Stunde auf dem Rennrad. Diesen Rekord stellte im Jahr 2017 der

105-jährige Franzose Robert Marchand auf. Erst spät im Leben kam Marchand zum Radsport. Mit 78 Jahren begann er mit dem Rennradfahren. Von da an spulte er täglich 100 Kilometer auf dem Rad ab und stellt nebenbei noch einige Rekorde auf. Nach dem zweiten Weltkrieg wanderte der gebürtige Franzose nach Kanada aus, von wo es ihn erst 1960 zurück nach Frankreich zog. Im Jahr 1978 begann er schließlich mit dem Sport, welcher ihn für den Rest seines langen Lebens so begeistern sollte. Am 17. Februar 2012 stellte der damals 1,52 Meter große und 50 Kilogramm leichte Marchand auf der Radrennbahn in Aigle einen Stundenweltrekord für über 100-Jährige auf. In einer Stunde absolvierte er 24,251 Kilometer. So verwunderte es auch nicht, als er im Januar 2017 einen neuen Rekord in der Altersklasse 105+ aufstellte. 22,547 Kilometer in einer Stunde – Weltrekord. Danach beendete er auf Anraten seiner Ärzte seine Radkarriere allerdings endgültig.

## 7

*Unterwasser-Biken*

Warum sollte man mit einem Fahrrad nicht auch mal unter Wasser fahren können? Dies jedenfalls dachte sich 2013 der ehemalige Top-Triathlet und jetzige Apnoetaucher Jens Stötzner und stieg mit seinem Fahrrad im fränkischen Zirndorf, nahe seiner Heimat Nürnberg, in ein Schwimmbecken. Der gebürtige Berliner stellte dort einen Weltrekord über die längste Unterwasserradfahrt mit Sauerstoffunterstützung auf. Mit einem von

Gewichten beschwerten Rad trat er unter Wasser 4,84 Stunden in die Pedale und erreichte dabei eine Gesamtstrecke von 6,7 Kilometern. Auch die kurz nach dem Start auftretenden Probleme mit der Gangschaltung konnten seinen eisernen Willen nicht brechen. Stötzner entschied sich kurzerhand dazu, die komplette Strecke im Wiegetritt zurückzulegen, was ihn schließlich den Rekord einfahren ließ.

## 8

*Geschwindigkeitsrekord bergab*

Markus Stöckl kann man wohl zu Recht als Draufgänger bezeichnen. Dies stellte er auch 2017 bei einem gelungenen Rekordversuch auf dem Mountainbike unter Beweis. Auf einem 45 Grad steilen Schotterhang im Atacama-Gebirge in Chile stellte er einen Speed-Rekord auf. Auf der 1200 Meter langen Abfahrt beschleunigte er mit einem handelsüblichen Mountainbike auf eine Spitzengeschwindigkeit von 167 km/h. Dabei trug er lediglich einen Latexanzug sowie einen Spezialhelm. Eines war ihm von Beginn an sehr wichtig: „Es soll ein Rad bleiben und kein Motorrad ohne Motor“. Die Wahl fiel dann auf ein Mondraker Summum. Natürlich sei zu erwähnen, dass dies für Markus Stöckl nicht das erste Projekt dieser Art war. Bereits im Jahr 2011 versuchte der Tiroler Extrem-Radfahrer in Nicaragua einen Speedrekord aufzustellen. Da er dabei mit dem Speed unzufrieden war, begann er direkt im Anschluss mit der Recherche. Ein neuer Berg mit besseren Bedingungen musste her. Fündig wurde er in Chile. Angetrieben von einem kindlichen Verlangen, „richtig schnell Rad zu fahren“, begannen die Vorbereitungen, die ihn letztendlich erfolgreich zum Ziel und damit zu einem Weltrekord führten.

## 9

*Vierfacher Salto mit dem BMX*

Immer höher und immer weiter. Das ist es, was den Neuseeländer BMX-Profi Jed Mildon antreibt. Aus diesem Grund wollte Mildon auch als erster Mensch überhaupt einen vierfachen Rückwärtssalto, den sogenannten Backflip, auf dem BMX springen. Um dies umzusetzen, war viel Vorbereitung und einiges an finanziellen Mitteln nötig. Jed Mildon kaufte im Januar 2013 mit seinen Ersparnissen drei 12 Meter lange Schiffscontainer und ließ diese auf das Grundstück eines guten Freundes bringen. Einen Container stellte er senkrecht auf. Die beiden anderen lehnte er dagegen. So dass eine pfeilförmige Konstruktion entstand. Durch die dadurch entstandene Höhe konnte Mildon genug Geschwindigkeit für seinen Weltrekordversuch aufbringen. Nun hieß es, in jeder freien Zeit zu trainieren. Und von der hatte er aufgrund seiner Tätigkeit als BMX-Fahrer des Nitro Circus nur wenig zur Verfügung. Im September 2013 sollte es dann endlich losgehen. Doch leider macht ihm kurz vorm Start das Wetter einen Strich durch die Rechnung. Starke Regenfälle verwandelten das Gelände in eine Schlammwüste. Als sich die Bedingungen besserten, startete er am 3. Oktober seinen Weltrekordversuch, welcher ihm dann auch gelang. Ein vierfacher Rückwärtssalto brachte ihm den Eintrag ins Guinness-Buch der Rekorde und machte ihn über Nacht berühmt.

## 10

*Rekord im freihändig Fahrradfahren*

Eine Strecke von 37,417 km auf dem Fahrrad zurückzulegen, ist für viele Menschen sicher erstmal kein Problem. Aber nur die wenigsten schaffen dies wohl auch freihändig. Dieser Rekordversuch gelang im Jahr 2009 dem US-Amerikaner Erik Skramstad. Der 31-jährige Lehrer aus Henderson absolvierte seinen erfolgreichen Weltrekordversuch auf dem Las Vegas Motor Speedway. Wo sonst PS-starke Rennboliden ihre Runden drehen, befand sich an diesem Tag nur ein Radfahrer auf seinem Specialized Mountainbike. In 59 Minuten und 14 Sekunden legte er die Rekordstrecke von 37,417 km zurück – und zwar freihändig. Auf die anschließende Frage von Reportern, wie er seinen Rekord feiern werde, verwies er auf seine verhärteten Waden und, dass er sich nun massieren lassen wolle.

**ANDY RIEGER UND ADRIAN KREBELDER**

# Das sind wir

Elektro Rad

Radfahren.de

FOTO: EXCELSIOR

RADFAHREN.DE

## Die Fahrrad-Plattform

Sie interessieren sich für Radtests? Sie brauchen Tipps zu Reparatur und Pflege?
Sie interessieren sich für Neuigkeiten aus der Radwelt? Besuchen Sie Radfahren.de!

## Testen Sie uns!

Mini-Abo (3 Hefte) nur 15,00 €
Mehr unter Tel.: +49 (0) 89-416 15 40-0
E-Mail: service@bva-bikemedia.de

# IMPRESSUM

**VERLAG**
BVA BikeMedia GmbH
Fraunhoferstraße 9-11
85737 Ismaning / München

**GESCHÄFTSFÜHRER**
Paul von Schubert, Nico Martin, Hartmut Ulrich
HRB 193731 AG München

BVA BikeMedia ist ein Unternehmen der Gundlach Gruppe Bielefeld.

**REDAKTIONSKONTAKT**
www.radfahren.de
Facebook: www.facebook.com/elektrorad.magazin
Leserbriefe an: service@bva-bikemedia.de

**REDAKTIONSLEITUNG**
Stephan Kümmel (SK), Johanna Nimrich (JN)

**PRODUKTIONSLEITUNG / CvD**
Jörg Gleichmar

**REDAKTION DIESES KAUFBERATERS**
Burchard Forth, Tobias Joachims, Jens Kockerbeck

**FOTOREDAKTION**
Gideon Heede, Jens Scheibe

**LEKTORAT**
Burchard Forth, Antje Anabtawi

**MARKETING & VERTRIEB**
Jochen Rabe, Musa Sağlam, Magdalena Weigl

**MEDIABERATUNG**
Mario Stützer · T +49 (0) 151 - 18 85 05 60
mario.stuetzer@bva-bikemedia.de
Fabian Morlock · T +49 (0) 151 - 18 85 05 59
fabian.morlock@bva-bikemedia.de
Benedikt Sperl · T +49 (0) 151-18 85 05 62
benedikt.sperl@bva-bikemedia.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste 2024

**ANZEIGENVERWALTUNG**
Jörg Gleichmar · T +49 (0) 152 - 51 59 78 43
sales@bva-bikemedia.de

**KUNDENSERVICE**
Mo-Fr: 9-13 Uhr · T +49 (0) 89-416 15 40-0
service@bva-bikemedia.de

**INFOS ZUM RADWANDERKARTEN- UND RADBÜCHER-PROGRAMM DER BVA**
www.fahrradbuecherkarten.de
oder T +49 (0) 521 - 595-540
ulrike.krumme@bva-bikemedia.de

**NACHDRUCK**
Nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlags

**DRUCK**
MGO 360 GmbH & Co.KG - www.mgo360.de

Kompetenz in Sachen Rad: Der Verlag BVA BikeMedia produziert noch diese Magazine:

Elektro Rad

Rad fahren

RennRad

Radsport

RadMarkt

# WIR BEWEGEN MENSCHEN

konradbikes.de

Hol dir deins.

GONSO®

# KENNST DU DAS KNEIFEN?

## Wir haben was dagegen: Radhosen von GONSO

GONSO.
SITZT.
PERFEKT.

WWW.GONSO.DE/RADHOSENEXPERTE