

Test: 8 Touren-Pedelecs

„E“ wie erwachsen

Sie helfen beim Fitwerden, führen über schöne Strecken und der Akku ist auch nach 80 Reisekilometern meist noch nicht leer – moderne Touren-Pedelecs können viel. Im Test erwiesen sich 8 Modelle von Mittelklasse bis Premiumklasse als richtig ausgereift.

Text: Jan Gathmann, Fotos: Lisa Partzsch

Leih-Pedelecs auf touristischen Radrouten wie der Herzroute in der Schweiz brachten vor rund 13 Jahren das Geschäft mit dem E-Bike ins Rollen. Und nach wie vor trifft man landauf landab gefühlt die meisten Pedelecfahrer auf einem Radweg fern des Verkehrs, mit Packtaschen am Gepäckträger. Als ein besonders interessantes Ergebnis unseres Tests von 8 Touren-Pedelecs erscheint uns deshalb, dass mit dem Modelljahr 2016 erstmals ausnahmslos richtig gut für den Einsatzbereich ausgelegte Modelle vertreten sind – in den Jahren zuvor gab es immer an einer Stelle etwas Wichtiges zu kritisieren. Dabei deckt das große Preisspektrum von knapp 2.600 bis fast 7.000 Euro das Angebot gut ab. Wegen dieser Preisspanne haben wir das Feld aber in zwei Hälften geteilt und separat bewertet (siehe Kasten „So haben wir getestet“).

Was empfiehlt die Touren-Pedelecs im Test für das Unterwegssein mit Gepäck? Ein paar Beispiele:

1) Das zulässige Gesamtgewicht. Es liegt durchweg über 130 kg – für ein Pedelec der sinnvolle Minimalwert. Bei einem Fahrergewicht von 85 kg und einem Radgewicht von 25 kg bleiben dann noch 20 kg fürs Gepäck. Das Erfreuliche: Viele Räder wie Idworx, Velotraum oder Corratec haben eine Zulassung von 160 kg und mehr. Damit bürgt der Hersteller für die Eignung (und die Technik), auch mit großen oder schweren Menschen auf Tour zu gehen.

2) Die Fahrsicherheit mit Gepäck. Offenbar verstehen es inzwischen alle Hersteller, die Rahmen und Komponenten der Pedelecs so auszulegen, dass sie auch bei höheren Geschwindigkeiten mit Gepäck einfach kontrollierbar bleiben. Alle zeigten sich auf der

Teststrecke bergab mindestens ausreichend fahrstabil, was den Tiefeinsteiger von Corratec besonders auszeichnet, denn diese Einrohr-Bauform neigt aufgrund der Kräfteverteilung eher zum Verwinden. Dennoch lassen sich Unterschiede durchaus erfahren. So spurtreu und unbeirrt von Bodenwellen, Spurrillen oder Kanaldeckeln wie das Velotraum, das Riese und Müller und das Idworx fährt kaum ein anderes Tourenpedelec schnell bergab. Allenfalls das Stevens kommt in Sachen Fahrsicherheit nah an diese Fahrsoveränität heran.

3) Die Fahrsicherheit allgemein. So besitzen alle Räder wartungsarme Bremsen, die den höheren Geschwindigkeiten und Gewichten bei Tourenpedelecs gewachsen sind. Seien es Scheibenbremsen mit mindestens 180 mm vorne (bis zu 200 mm bei Velotraum) oder starke Hydraulik-Felgenbremsen (Batavus). Federgabeln in Kombination mit dicken und/oder besonders pannensicheren Reifen sind die Regel. Auch das eine Anpassung an den Einsatz auf Tour, der in der Vergangenheit nicht selbstverständlich war.

4) Die Reichweiten. Im Test schafften alle Systeme unter widrigen Bedingungen mit Temperaturen um die 6 Grad Celsius, hundert Höhenmetern und Gepäck eine Strecke um die 80 km, manche sogar mehr. Möglich machen das gewachsene Akkukapazitäten. Energiepakete mit 500 Wattstunden oder mehr sind inzwischen die Regel. Bei konsequenter Nutzung der untersten Fahrstufe, die in der Ebene für angenehmes Tourentempo (21 km/h) bei geringer Anstrengung reicht, sind Reichweiten über 100 km möglich. Mehr dürften nur die wenigsten Radler an einem Tag fahren wollen. Die Frage, wie weit ein Pedelec mit einer Akkuladung fährt, wird un-

serer Meinung nach ohnehin überbewertet. Schließlich gibt es auf Tour eigentlich immer irgendwo eine Möglichkeit nachzuladen.

5) Die Antriebe und Schaltungen. Bei allen Systemen spielen sie sehr gut zusammen. Hakeliges Schalten am Berg oder schwergängige Hebel unter Last, wie wir sie in der Vergangenheit kritisierten, fanden wir nicht. Die Idealbesetzung für energieeffizientes Reisen mit dem Pedelec ist nach unserer Meinung dabei die (teure) Kombination des Pinion P1.18-Getriebes mit Hinterradmotor. Ihre Vorteile wie das konkurrenzlos breite Übersetzungsspektrum und das kaum wahrnehmbare Motorgeräusch zahlen sich auf Tour besonders aus. Prinzipiell mindert der Hinterradmotor zudem den Verschleiß, da seine hohen Kräfte nicht an der Kette und den Zahnkränzen zerren. Sie fließen nur über die Speichen und die Reifen auf die Straße. Hinzu kommt das vor Dreck und Wasser geschützte Pinion-Getriebe im Rahmen. Die größte Harmonie bei der Kraftentfaltung und den kräftigsten Schub in allen Fahrsituationen liefert laut unseren Testfahrern der Bosch-Performance-Antrieb. Der wartungsarme und sehr benutzerfreundliche Partner für den Antrieb ist die neue Nuvinci N380-Nabe. Ihr gewachsenes Übersetzungsspektrum reicht locker für den Tourenbetrieb, und das stufenlose Schalten klappt in jeder Fahrsituation. Noch etwas sportlicher, spricht schneller, gestaltet sich der Gangwechsel mit der Kettenschaltung. Hier findet Radon mit der neuen XT M8000 einen guten Weg, auch ein breites Übersetzungsspektrum für Bergfahrten mit Gepäck zu bieten.

Bequemes, schmerzfreies Fahren, auch wenn man mehrere Stunden im Sattel sitzt, steht für viele Pedelec-Käufer ganz oben ▶



► auf der Prioritätenliste. Dieser Punkt zeichnet die Touren-Pedelecs Jahrgang 2016 besonders aus. Jedes Rad hat einen in sich stimmigen Komfortansatz – welcher individuell passt, muss der Kunde selbst herausfinden. Unser eindeutiger Tipp dazu: Auf jeden Fall eine längere, wenn es geht mehrstündige Probefahrt vereinbaren! Eine überdenkenswerte Alternative zur ausgiebigen Probefahrt ist die Positionsermittlung beim Ergonomie-Experten, die auf dem Rad oder Ergometer vorgenommen wird. Die Kosten liegen zwischen 120 und 250 Euro.

Welchen Beitrag leisten also die Räder zum Fahrkomfort? Zunächst sind alle Spielarten der Sitzpositionen im Angebot. Betont aufrechte Sitzpositionen wie bei Batavus, Corratec oder Victoria kommen eher Gelegenheits-Tourenradlern entgegen, die nicht den ganzen Tag im Sattel sitzen wollen. Alle drei Modelle gibt es auch in einer Variante mit tiefem Einstieg. Beim Corratec gehört der (extra)tiefe Einstieg sogar fest zum „LifeBike“-Konzept. Herausragend ist hier, dass alle Ergonomie-Komponenten bestens aufeinander abgestimmt sind. Rundum gelungene Beispiele für die Abstimmung von Sitzposition und Komponenten auf lange Tage im Sattel sind auch das Velotraum und das Idworx. Beide besitzen eine ausgewogene Sitzposition, bei der mehr Gewicht auf den Händen liegt. Dabei entlastet am Idworx der innovative gut geformte Lenker (Flex-Bar) die Gliedmaßen von kleinen bis mittleren Stößen in einer Weise, wie wir es bisher nicht erlebt haben – so kommt man auch auf schlechten Asphaltwegen entspannt an, trotz wartungs- und lowridermontage-freundlicher Starrgabel. Dagegen setzt Velotraum auf eine Magura-Federgabel, die dank viel Gewicht auf dem Vorderrad ebenfalls sensibel anspricht.

Bosch Performance Line Mittelmotor

Im Test an: Corratec, Riese und Müller, Radon, Stevens, Victoria

Der Motor: Starker Antrieb mit der gefühlt besten Laufkultur. Besonders überzeugend ist das schnelle Ansprechen des Antriebs – ein klarer Vorteil beim Anfahren. Die Kraftentfaltung ist harmonisch über alle Geschwindigkeitsbereiche hinweg. Die Geräuschentwicklung liegt in der Mitte. Uns gefiel das Schaltverhalten in Kombi mit neuer Nuvinci-Nabe N380 sehr gut, aber auch die Kettenschaltung arbeitet sauber.



Das Display: Der optionale Nyon-Computer setzt in Sachen Ergonomie und Lesbarkeit den Maßstab. Die Kartendarstellung auf dem großen Display ist konkurrenzlos gut. Berechnung der Restreichweite ziemlich exakt.



Der Akku: Der neue 500 Wh-Akku ist im Test überwiegend verbaut, was zu hohen Reichweiten führt. Halterung und Handhabung des Akkus sind vorbildlich, die Ersatzpreise eher hoch.

Testreichweiten: 500 Wh-Akku: ca. 80 bis 90 km

- ⊕ kultivierter, immer durchzugsstarker Motor
- ⊕ sehr harmonische Kraftentfaltung
- ⊕ dichtes Service-Netz
- ⊕ Display und Satellit mit Top-Bedienlogik
- ⊕ Mit Nyon: Navi- und Fitnessfunktion inklusive
- ⊖ etwas höheres Gewicht
- ⊖ belastet Kette stärker



Durch dick und dünn: Reifen sind am E-Bike ein wichtiges Detail. Ideal in Sachen Komfort und Fahrsicherheit: ultradicke 650B-Pneus auf extrabreiter Felge wie am Riese und Müller.



Allrounder: Corratec setzt auch auf 650B-Reifen. Das MTB-Profil des Conti Race King vermittelt auch auf Waldwegen hohe Fahrsicherheit, die große Breite bringt Komfort.



Schnellläufer: Der Schwalbe Energizer Pro ist auf Leichtlauf und viel Grip auf Asphalt ausgelegt. Gut für sportliche E-Bikes. Ansonsten sind die pannensicheren „Plus“-Modelle ein Tipp.



ONLINE MEHR
Alles über
Tubeless

Trendsetter: Tubeless-Technik beim Schwalbe Marathon Almotion am Idworx. Die schlauchlosen Reifen sind mit Dichtmilch im Inneren sehr pannensicher und laufen extraleicht.



Achtung Vieltrinker! Die meisten E-Bikes besitzen nur Platz für einen Flaschenhalter oder haben gar keine Ösen (Victoria, Batavus). Getränke müssen ins Gepäck oder an Nachrüsthalter.



Stopp: Scheibenbremsen sollten vorne mindestens 180 mm Durchmesser haben, für lange Reisen besser 200 mm wie am Velotraum. Gute Alternative: Magura HS-Felgenbremsen.

Yamaha Mittelmotor

Im Test an: Batavus

Der Motor: Kompakt, leicht, daher geringe Radgewichte trotz starken Akkus. Zeigt minimales Pedalzucken, wenn Druck ausgeübt wird an der Ampel. Der große Schub erfolgt im Modus „Normal“ bei Geschwindigkeiten über 10 km/h. Der Motor ist in allen Fahrsituationen deutlich vernehmbar und macht ein kerniges bis surrendes Geräusch.



Das Display: Übersichtlich, groß, aber nicht klobig, gut lesbar. Drei Unterstützungsstufen. Lenkersatellit nicht ganz so ergonomisch.



Der Akku: Im Test war der Gepäckträger-Akku mit rund 500 Wh vertreten, der im Batavus sehr stabil eingebaut war. Die hohe Kapazität allein erklärt nicht die sehr hohe Reichweite – das System scheint energiesparend ausgelegt. Bemerkenswert sind die fairen Ersatzakku-Preise.

Testreichweiten: 500 Wh-Akku: 90 bis 100 km

- ⊕ sehr kräftiger Motor
- ⊕ günstige Ersatzakkus
- ⊕ harmonische Unterstützung
- ⊕ gut lesbares, großes Display
- ⊕ Standard-Kurbeln nutzbar mit Rundum-Kettenschutz
- ⊕ geringes Gewicht
- ⊖ sonores Motorengeräusch
- ⊖ relativ großes Ladegerät
- ⊖ Unterstützung setzt nicht ganz so prompt ein

Neodrives Hinterradmotor

Im Test an: Velotraum, Idworx

Der Motor: Flüsterleise und stark. Der Neodrives Motor setzt schnell ein, schiebt besonders ab mittleren Geschwindigkeiten kräftig an und bleibt dabei kultiviert leise – nicht zu hören. Mit Gepäck im Mittelgebirge bei 120 kg Systemgewicht keine Überhitzungsprobleme, die Hinterradmotoren nachgesagt werden.



Das Display: An beiden Testrädern war das neue Neodrives Farbdisplay mit neuem, nun sehr ergonomischen Bediensatellit montiert. Es ist auch im Sonnenlicht lesbar. Die vier Unterstützungsmodi sind gut zu wählen. Toll: Die Möglichkeit der Kopplung mit dem Smartphone macht das Display zum vollwertigen Radnavi.



Der Akku: Im Test war ein 522 Wh-Lithium-Ionen-Akku montiert – die höchste Kapazität im Testfeld. Mit 700 Euro ist der Ersatzpreis recht günstig. Dank Energy-Bus-System narrensicheres Laden.

Testreichweite: 522 Wh-Akku: ca. 80 bis 85 km

- ⊕ flüsterleiser Lauf
- ⊕ gleichmäßige Kraftentfaltung
- ⊕ Reichweite okay
- ⊕ viele sinnvolle Einstellmöglichkeiten
- ⊕ Rekuperation möglich
- ⊕ mit Farbdisplay: günstige und gelungene Navi-App
- ⊖ schweres Treten über die Unterstützungsgrenze hinaus

ALLES AN BORD

Karten, Kamera, Proviant...
mit meiner Norco Fahrradtasche
habe ich alles griffbereit.
Und den Kopf frei für die Landschaft!



ASISTA THEE PUBS RAD GMBH & CO. KG · ZEFFELINSTRASSE 48 · 0-56709 LEUFERICH

MOVIE NORCO BAGS



BAGS OF FUNCTIONS

So haben wir getestet

Alle Pedelecs wurden bei den Herstellern zum Test angefordert. Gefragt waren ausdrücklich tourentaugliche, mit Schutzblechen, Gepäckträger sowie Licht nach StVZO ausgestattete Modelle mit Unterstützung bis 25 km/h. Die Räder werden in den gezeigten Kategorien nach einem Punkteschema mit über 90 einzelnen Unterpunkten bewertet: von der Dicke der Reifen und der Qualität der Kontaktpunkte für den **Komfort** bis hin zu Details wie dem Pannenschutz der Reifen und dem Kettenschutz in der Alltagswertung. Für die Wertung in der Kategorie **E-Bike-Qualitäten** zählen Punkte wie die Schwerpunktlage, die Größe des Ladegeräts, die intuitive Bedienbarkeit des Displays und das Einstellen der Unterstützungsstufen in Sachen Ergonomie. Daneben werteten Tester auch das Fahrgeräusch des Motors oder die Harmonie der Unterstützung – etwa beim Fahren an der Unterstützungsgrenze oder beim Anfahren.

Die Gesamtnote 1,0 gab es in der Preisklasse bis 3.000 Euro für 65 Prozent der möglichen Punktzahl. Das ist auch der Wert, den wir bei Trekkingrad- und Reiseradtests ansetzen. Für die Premium-Klasse haben wir den Notenspiegel angehoben, da die besten Räder deutlich mehr als die geforderten 65 Prozent erreichten. Die Bewertungen der **Radreisequalität**, des Fahrverhaltens und der E-Bike-Qualitäten beinhalten subjektive Einschätzungen der Tester. So wurde etwa die gefühlte Fahrsicherheit bei Lastwechseln mit einem Gepäck von 25 kg hinten mit bis zu acht von 40 Punkten belohnt. Auch die Stärke der Unterstützung am Berg oder die Bremskraft schätzten die Tester subjektiv auf einer standardisierten Teststrecke ein.

Die Testfahrten für die Reichweiten-Potenziale des Systeme liefen auf einer 60 Kilometer langen Strecke mit einem geringen Anteil Stadtverkehr und 400 Höhenmetern – was einem Mittelgebirgs-Einsatz auf Tour entspricht. Dabei trugen die Räder ein Tourengepäck von 15 kg. Es wurde eine mittlere Unterstützungsstufe gewählt, bei einer geraden Zahl an Möglichkeiten die untere Mitte. Nach Durchlaufen der Testdistanz notierten die Tester die angezeigte Restreichweite und die

| Bewertung | Radon Sunset Hybrid | Victoria e-Trekking 7.9 | Batavus Stream | Idworx oPinion urban spec | Velotraum VK 12E | Corratec E-Power Life Bike | Stevens E-Triton Luxe | Riese & Müller Charger GS |
|---|------------------------|----------------------------|----------------|------------------------------|------------------|-------------------------------|--------------------------|------------------------------|
| Fahrverhalten (max. 45) | 44 | 30 | 28 | 42 | 37 | 33 | 46 | 35 |
| Radreisequalitäten (max. 50) | 24 | 20 | 17 | 38,5 | 36 | 29 | 27 | 24 |
| Alltag (max. 41) | 13,5 | 21 | 23 | 24,5 | 19 | 25,5 | 14,5 | 24,5 |
| Komfort (max. 33) | 12 | 12 | 10,5 | 11,5 | 16 | 18,5 | 10 | 15 |
| Ausstattung (max. 48,25) | 22,5 | 16,5 | 11 | 31 | 27,5 | 20,5 | 23,5 | 24 |
| E-Bike Qualitäten (max. 48) | 34 | 34 | 26 | 40 | 40 | 38 | 40 | 34 |
| Service (max. 14) | 7 | 10 | 10 | 11 | 12 | 8 | 8 | 10 |
| Gesamtpunkte bis 3.000 Euro (181,5=1,0) | 157 | 143,5 | 125,5 | | | | | |
| Gesamtpunkte ab 3.000 Euro (198,5=1,0) | | | | 198,5 | 187,5 | 172,5 | 169 | 149,5 |
| Testnote | 1,5 | 1,8 | 2,2 | 1,0 | 1,2 | 1,5 | 1,6 | 1,9 |

Tagstemperatur. Die so ermittelten **Reichweiten-Potenziale** finden Sie als Spanne bei den Systemen auf Seite 21. Sie flossen **nicht in die Bewertung** ein, da die Angaben der Antriebssteuerung nicht unmittelbar vergleichbar sind.

AXA BIKE SECURITY



AXA TOUCAN

STYLISH & EINFACH IM GEBRAUCH

Für alle, die an ihrem Rad kein Schloss haben möchten

verkauf@axabikesecurity.com +49 (0)2304-976 260

axabikesecurity.com

Stark
Trendy
Kräftige Farben
Einfach im Gebrauch
Leicht
mitzunehmen

Die Kinder-Fahrradanhänger-Familie von Qeridoo.



Die Kinder-Fahrradanhänger-Familie von Qeridoo. Ob 1 Kind oder 2 Kinder, ob Baby oder Neugeborenes, ob größer oder kleiner. Qeridoo. Mit Sicherheit der richtige Fahrradanhänger, für viel Spaß und flotte Touren für Dich und Deine Familie.

Sportrex2

Der große Sportliche



👤 Für 1 oder 2 Kinder

- Ein-/Zweisitzer
- Buggyrad mit Joggerfunktion
- Fußfeststellbremse
- Verbessertes Belüftungssystem
- Einstellbare Achsfederung

Speedkid2

Der Allrounder



👤 Für 2 Kinder

- Ein- oder Zweisitzer
- Buggyrad mit Joggerfunktion
- Fußfeststellbremse
- Verbessertes Belüftungssystem
- Einstellbare Achsfederung
- Panoramadach

Jumbo 1Kid

Der Herr der Straße



👤 Für 1 Kind

- Buggyrad mit Walkerfunktion
- Griffstellbremse
- Verbessertes Belüftungssystem
- Einstellbare Blattfederung
- Autositzschale nachrüstbar

Alle Modelle mit Kinderwagenfunktion

- Das FX-Klappsystem ermöglicht ein einfaches Zusammenfallen mit nur einer Hand.
- Die Fußfeststellbremse blockiert gleichzeitig beide Räder mit einer Fußbewegung.
- Alle Fahrradanhänger sind mit einem Buggyrad für die Jogger-Funktion ausgestattet.
- Die Federung hat einen großen Bewegungsraum und sorgt für optimale Einstellung zwischen großen Gewichtsunterschieden.



Radon: Sunset Supreme Hybrid 2.799,00 Euro

| | |
|-----------------------------|--|
| Rahmen/Radstand | Alu 7075/1.105 mm |
| Gabel/Federung | Rock Shox Paragon, Luftfedergabel, 65 mm |
| Rahmenhöhen* | He: 50, 54 , 58, 62, Da: 46, 50, 54 cm |
| Gewicht | 22,6 kg |
| Entfaltung | 1,97–7,51 m/Pedalumdrehung |
| Zul. Gewichte** | Rad+Fahrer 115 kg, Gepäck 20 kg/–/20 kg |
| Schaltung | Shimano XT 11-Fach Kettenschaltung, 11-42 Z. |
| Kurbelsatz | FSA Metropolis Bosch, 175 mm, 15 Z. vorne |
| Motor*** | Bosch Performance Line/Mittelmotor/250 W |
| Steuerung | 5 Unterstützungsmodi, Anfahrhilfe |
| Akku**** | Bosch/500 Wh/Unterrohr/859 Euro |
| Bremsen/Bremshebel | Shimano XT hydr. Scheibenbremsen 180/160 mm |
| Naben vo./hi. | Shimano XT M785/Shimano XT M785 |
| Felgen/Speichen | 28-Zoll, Alex EN24 622x19c/36/36 Speichen |
| Reifen | Schwalbe Energizer Plus 40-622 |
| Vorbau/Lenker | Alu winkelverstellbar/Alu gerade (630 mm) |
| Sattel/Sattelstütze | Selle Royal Freccia/Race Face Alu |
| Lichtanlage vo./hi. | B&M IQ Cyo T Led/B&M Toplight Flat Plus |
| Gepäckträger vo./hi. | –/Racktime System |
| Ständer | Hinterbauständer |
| Besonderheiten | SKS-Schutzbleche, Ergon GP1 geschr. Griffe, Hebie Kettenschuttkasten |
| Garantie | Rahmen: 6 Jahre, Gabel: 2 Jahre |

Testbrief:

Fünf Modelle umfasst die Urban E-Bike-Palette des Versenders Radon, dessen Räder man auch bei 200 Händlern und im Mega-Store in Bonn fahren kann. Das Top-Modell Sunset Supreme Hybrid glänzt auf dem Papier mit einer durchweg hochwertigen Ausstattung zum typischen Mittelklassepreis. Ein Highlight für den Preis ist der kultivierte und starke Bosch Performance-Antrieb mit dem großen Akku. Aber auch die Details stimmen. Die XT-Scheibenbremse ist für das Einsatzgebiet passend groß ausgelegt, das Zusammenspiel der Zwei-Finger-Bremshebel mit den Shimano XT-Schalthebeln ergonomisch vorbildlich, das Schaltverhalten XT-typisch exakt und direkt. Kluges Detail: Die Kassette mit riesigem Ritzel erlaubt es, auch 20 Prozent-Rampen energiesparend im Eco-Modus hoch zu pedalieren. Trotz leicht aufrechter Sitzposition macht das Radon beim sportlichen Fahren Spaß, nervt aber nicht mit Härte, weil die Feder-gabel sehr gut arbeitet. Obwohl es eins von zwei Leichtgewichten im Test ist, sind die Fahr- und Toureigenschaften völlig problemlos.

Fazit: Extraleicht, fahrsicher, komfortabel – das Radon Sunset Supreme ist ein sehr verlockendes Angebot ohne Schwachstellen. Klarer Tipp.

| Einsatzbereich | Bewertung | Bewertung |
|----------------|-----------|--------------------------|
| Radreisen | ●●●○ | Fahrleistungen |
| Alltag | ●●●○ | Komfort |
| Sport | ●●●○ | Ausstattung/Verarbeitung |
| Gelände | ●●●○ | Preis/Leistung |
| Sitzposition | ○ | Fahrverhalten |

Testnote: 1,5

Victoria: eTrekking 7.9 2.999,00 Euro

| | |
|-----------------------------|--|
| Rahmen/Radstand | Alu 6061/1.190 mm |
| Gabel/Federung | Suntour NCX-D LO, Stahlfedergabel, 63 mm, |
| Rahmenhöhen* | He: 53, 58 , Da: 48, 53, Wave: 26": 45, 28": 48, 53 |
| Gewicht | 26,4 kg |
| Entfaltung | 2,38–9,04 m/Pedalumdrehung |
| Zul. Gewichte** | 130/–/25 kg |
| Schaltung | Nuvinci Nabenschaltung N380 |
| Kurbelsatz | Miranda, 175 mm, 19 Z. vorne, 22 Z. hinten |
| Motor*** | Bosch Performance Line/Mittelmotor/250 W |
| Steuerung | 5 Unterstützungsmodi, Anfahrhilfe |
| Akku**** | Bosch/500 Wh/Unterrohr/859 Euro |
| Bremsen/Bremshebel | Shimano Scheibenbremse 180/160 mm |
| Naben vo./hi. | Shimano M3050/Nuvinci N380 |
| Felgen/Speichen | 28-Zoll, Mach 630 622x21/36/36 Speichen |
| Reifen | Schwalbe Energizer Plus 40-622 |
| Vorbau/Lenker | Ergotec, winkelverstellbar/Alu gekröpft (610 mm) |
| Sattel/Sattelstütze | Selle Royal Nuvola/Ergotec, teleskopgefedert |
| Lichtanlage vo./hi. | Axa Blueline 30 E-Bike/B&M trägerintegriert |
| Gepäckträger vo./hi. | –/Racktime Shine, System |
| Ständer | Pletscher Hinterbauständer |
| Besonderheiten | Ergo-Griffe geschr., Rahmenschloss, Ketten-schuttkasten |
| Garantie | Rahmen: 5 Jahre, Gabel: 2 Jahre |

Testbrief:

Traditionshersteller Victoria zählt zu den großen E-Bike-Anbietern in Deutschland. Das Modell eTrekking 7.9 verkörpert, passend zum Produktions-sitz der Marke bei Hartje in Hoya, die norddeutsche Variante des All-round-Pedelecs. Angefangen von der aufrechten Sitzposition, über die auf ruhigen Geradeauslauf getrimmte Geometrie bis zu den im Alltag vorteil-haften Ausstattungsdetails wie dem Systemgepäckträger mit Federklappe oder den laufleistungsstarken Marathon-Reifen. Was das Victoria beson-ders auszeichnet ist aber die neue Nuvinci N380-Nabe mit Bosch Perfor-mance-Antrieb und 500-Wattstunden-Akku zu einem vergleichsweise gerin-gen Preis. Die neue Nabe ist eine geniale Ergänzung des Bosch Perfor-mance-Antriebs, wenn es um Einfachheit der Bedienung und War-tungsarmut geht, und passt somit prima ins Allrounder-Konzept. Dabei ist die Übersetzung sogar für das Bewältigen steiler Anstiege mit energiescho-nender Unterstützungsstufe und wenig Beinarbeit ausgelegt. Auch die Ver-arbeitung hinterlässt einen wertigen Eindruck.

Fazit: Das Victoria eTrekking 7.9 ist ein Pedelec für kommode Touren und den Alltag. Zum fairen Preis alles, was Pedelecfahren sorglos macht.

| Einsatzbereich | Bewertung | Bewertung |
|----------------|-----------|--------------------------|
| Radreisen | ●●●○ | Fahrleistungen |
| Alltag | ●●●○ | Komfort |
| Sport | ●●●○ | Ausstattung/Verarbeitung |
| Gelände | ●●●○ | Preis/Leistung |
| Sitzposition | ○ | Fahrverhalten |

Testnote: 1,8

* Testgröße fett ** gesamt/Träger vorne/Träger hinten *** Hersteller, Typ/Einbauposition/Leistung **** Kapazität/Einbaulage/Ersatzpreis



Batavus: Stream 2.599,00 Euro

| | |
|-----------------------------|---|
| Rahmen/Radstand | Alu/1.130 mm |
| Gabel/Federung | Batavus Stahlfedergabel, 40 mm |
| Rahmenhöhen* | He: 53, 57, 61, 65 cm, Da: 48, 53, 57, 61 cm |
| Gewicht | 27,6 kg |
| Entfaltung | 2,90–7,09 m/Pedalumdrehung |
| Zul. Gewichte** | 130/–/25 kg |
| Schaltung | Shimano Nexus 7-Gang Nabenschaltung, 18 Z. |
| Kurbelsatz | Miranda, 170 mm |
| Motor*** | Yamaha PW-Serie/Mittelmotor/250 W |
| Steuerung | 4 Unterstützungsmodi, Schiebehilfe |
| Akku**** | Yamaha/500 Wh/Gepäckträger/799 Euro |
| Bremsen/Bremshebel | Magura HS11 Firm-tech hydr. Felgenbremse |
| Naben vo./hi. | Shimano TX800/Simano Nexus Inter 7 |
| Felgen/Speichen | 28-Zoll, Batavus 622x19/36/36 Speichen |
| Reifen | CST E-Series Pro 37-622 |
| Vorbau/Lenker | Alu, winkelverstellbar/Alu, gekröpft (600 mm) |
| Sattel/Sattelstütze | Selle Royal Giara/Alu, teleskopgefedert |
| Lichtanlage vo./hi. | Batavus 30 Lux LED /LED (beide integriert) |
| Gepäckträger vo./hi. | –/Gepäckträger mit Spanngurten |
| Ständer | Mittelbauständer |
| Besonderheiten | Rahmenschloss, Leder-Griffe, SKS-Schutzbleche, geschlossener Kettenschutzkasten |
| Garantie | Rahmen: 10 Jahre, Option Xtra Garantie: 5 Jahre |

Testbrief:

Das Batavus Stream ist ein Touren-Pedelec, wie es im Flachland geliebt wird: Im Alltag verspricht es auf Dauer unproblematischen Betrieb dank der bewährten Shimano Nexus 7-Gang-Nabenschaltung und Details wie einem geschlossenen Kettenkasten, wartungsarmer Magura HS11-Hydraulikbremsen und integrierten Beleuchtungskomponenten. Die betonte aufrechte Sitzposition bringt Überblick. Gleichzeitig beschert die Geometrie mit langem Radstand und flachem Steuerwinkel ein gelassenes Fahrverhalten für Touren – das eher schwere Rad steuert man auch mit Gepäck einhändig über den Radweg. Die Gewichtszulassung lässt genug, aber keinen üppigen Spielraum. Der Yamaha-Antrieb besitzt Stärken im reichweitschonenden Gleiten auf kleinster Stufe. Mit dem großen Akku sollten Tagestouren über 90 km unter den meisten Umständen zu schaffen sein, selbst wenn es nicht durchs Flachland geht. Ein sehr praktisches Detail ist der mit einem Handgiff höhenverstellbare Vorbau. Die Verarbeitung ist sehr gut, die Ausstattung klassengemäß.

Fazit: Das Batavus Stream ist ein preiswertes Sorglos-Tourenpedelec niederländischer Prägung, mit dem man auch im Alltag sehr gut unterwegs ist.

| Einsatzbereich | Bewertung | Bewertung | |
|----------------|-----------|--------------------------|-------|
| Radreisen | ●●○○○ | Fahrleistungen | ●●●○○ |
| Alltag | ●●●●● | Komfort | ●●●○○ |
| Sport | ●●●○○ | Ausstattung/Verarbeitung | ●●○○○ |
| Gelände | ●●○○○ | Preis/Leistung | ●●●○○ |
| Sitzposition | ○●○○○ | Fahrverhalten | ○●○○○ |

komfortabel ausgewogen sportlich träge ausgewogen wendig

Testnote: 2,2

AB 3.000 EURO



Idworx: oPinion-e urban spec 6.995,00 Euro

| | |
|-----------------------------|---|
| Rahmen/Radstand | Alu 6061 T6/1.115 mm, verstellbare Ausfall-Enden |
| Gabel/Federung | Alu, starr, 1 1/8", doppelte Lowrider-Ösen |
| Rahmenhöhen* | He: 52, 56, 60 cm |
| Gewicht | 24,9 kg |
| Entfaltung | 1,28–8,03 m/Pedalumdrehung |
| Zul. Gewichte** | 160/–/25 kg |
| Schaltung | Pinion P1.18 18-Gang Getriebschaltung |
| Kurbelsatz | Pinion, 175 mm, 39 Z. vorne, 35 Z. hinten |
| Motor*** | Neodrive Hinterradnabenmotor |
| Steuerung | 4 Unterstützungsmodi, Anfahrhilfe, Navi-App |
| Akku**** | BMZ/522 Wh/Unterrohrmontage/k.A. |
| Bremsen/Bremshebel | Shimano M785 hydr. Scheibenbremsen 180/180 |
| Naben vo./hi. | SON 28 Nabendynamo (steckerlos)/Neodrive |
| Felgen/Speichen | idworx DaRim D II 622x25/32/36 Sapim Race |
| Reifen | Schwalbe Marathon Almotion Evo TLE 50-622 |
| Vorbau/Lenker | Syntace F149/Flex-bars Composite (610 mm) |
| Sattel/Sattelstütze | Terry Fly GT/Syntace P6 |
| Lichtanlage vo./hi. | idworx SON Edelux II/B&M Toplight Line Plus |
| Gepäckträger vo./hi. | –/Tubus Logo (2 Ebenen) |
| Ständer | Pletscher Hinterbauständer |
| Besonderheiten | 1 Paar Flaschenhalter-Ösen, ESI Rundgriffe, SKS-Schutzbleche, Lenkeinschlagsbegrenzer |
| Garantie | Rahmen & Gabel: 10 Jahre |

Testbrief:

Als Reiserad hat das Idworx oPinion im *RADtouren*-Test Maßstäbe gesetzt. Das Reisedpedelec unterscheidet sich vom Testsieger nur durch Motor, Akku und Steuerung von Neodrive. Als Pedelec bleibt es nah am Rad. Es ist leicht, man sitzt etwas sportlich; es fährt sich agil, läuft aber gleichzeitig sicher in der Spur, egal ob viel Gepäck am Tubus-Träger hängt oder keines. Der Antrieb ist klug gewählt, denn er läuft nahezu geräuschlos und harmonisiert perfekt mit dem fein gestuften Pinion 18-Gang-Getriebe. Außerdem passt er ins Sorglos-Konzept von Idworx: Der Hinterradnabenmotor schont Kette und Kettenblätter. Die sind außerdem besonders groß und aus Messerstahl, was die Lebensdauer nochmals verlängern dürfte – nur eins von vielen durchdachten Details. Ein anderes: Der Idworx Edelux am Spezialhalter hat ein breiteres Lichtbild als die anderen Leuchten. Ein echtes Aha-Erlebnis ist der Fahrkomfort: Die Flexbars mindern die typischen kleinen Fahrbahnstöße besser als jede Federgabel, und die Marathon Almotion Tubeless-Reifen können mit so wenig Druck gefahren werden, dass sie stark dämpfen.

Fazit: Das Idworx ist das Reisedpedelec par Excellence. Der konkurrenzlose Sorglos-Faktor gepaart mit viel Komfort ist eine Konzept-Leistung.

| Einsatzbereich | Bewertung | Bewertung | |
|----------------|-----------|--------------------------|-------|
| Radreisen | ●●●●● | Fahrleistungen | ●●●●○ |
| Alltag | ●●●●● | Komfort | ●●●○○ |
| Sport | ●●●●● | Ausstattung/Verarbeitung | ●●●●● |
| Gelände | ●●●○○ | Preis/Leistung | ●●●○○ |
| Sitzposition | ○●○○○ | Fahrverhalten | ○●○○○ |

komfortabel ausgewogen sportlich träge ausgewogen

Testnote: 1,0





Velotraum: VK 12E 5.864,00 Euro

| | |
|-----------------------------|--|
| Rahmen/Radstand | Alu 7005/1.100 mm |
| Gabel/Federung | Magura TS-6, Luftfedergabel, 80 mm |
| Rahmenhöhen* | He: S-long, M, L, XL, XXL |
| Gewicht | 26,4 kg |
| Entfaltung | 1,33–8,34 m/Pedalumdrehung |
| Zul. Gewichte** | 160/-/40 kg |
| Schaltung | Pinion P1.18 18-Gang Getriebeschaltung |
| Kurbelsatz | Pionion, 175 mm, 30 Z. vorne, 26 Z. hinten |
| Motor*** | Neodrives/Hinterradmotor/250 W |
| Steuerung | 4 Unterstützungsmodi, Anfahrhilfe, Navi-App |
| Akku**** | BMZ/522 Wh/700 Euro |
| Bremsen/Bremshebel | Magura MT-4 hydr. Scheibenbremse 200/160 mm |
| Naben vo./hi. | Shimano Deore XT M785/Neodrives |
| Felgen/Speichen | Rigida Andra 30 559x19c/32/36 Speichen |
| Reifen | Schwalbe Big Apple Plus 55-559 |
| Vorbau/Lenker | Ritchey, starr/Ritchey, gekröpft (590 mm) |
| Sattel/Sattelstütze | SR Freccia /Crane Creek Thudbuster LT |
| Lichtanlage vo./hi. | SON Edelux II DC/B&M Toplight Line Permanent |
| Gepäckträger vo./hi. | -/Tubus Cargo |
| Ständer | Hebie Hinterbauständer |
| Besonderheiten | 1 Paar Flaschenhalter-Ösen, Ergon GP5-Griffe, SKS-Schutzbleche |
| Garantie | Rahmen: 5 Jahre, Gabel: 2 Jahre |

Testbrief:

Das Pedelec à la Velotraum, wie es der Hersteller nennt, zeigt sich als echte Delikatesse. Fahrradtechnische Feinkost ist das eng gestufte 18-Gang-Pinion-Getriebe, das sehr gut mit dem Alber-Hinterradmotor harmonisiert. Zusammen mit dem starken Akku am Unterrohr ergibt es einen sehr guten Schwerpunkt – bei einem insgesamt akzeptablen Gewicht. Vor allem aber fühlt sich das Rad an wie ein Velotraum. Das heißt, man sitzt ergonomisch günstig und fahrtechnisch vorteilhaft: ziemlich aufrecht, aber mit viel Gewicht auf dem Vorderrad. Und es fährt wie ein typisches Velotraum: in jeder (Beladungs-)Situation fahrstabil, dabei vergleichsweise wendig und mit der 200mm-Magura MT4-Bremse top ausgestattet, sodass das beladene Pedelec immer sicher zum Stehen zu bringen ist. In Sachen Fahrkomfort stellt es viele in den Schatten. Die Magura-Federgabel, die dicken, pannensicheren Big Apple Plus Reifen und die Federsattelstütze sind wohl kombiniert. Verarbeitung und Ausstattung sind ebenfalls Sterne-Küche.

Fazit: Bester Komfort, perfekte Tourentauglichkeit und souveränes Fahrverhalten machen das Velotraum zum Tipp in der Luxus-Klasse.

| Einsatzbereich | Bewertung |
|----------------|--------------------------------------|
| Radreisen | ●●●●○ Fahrleistungen ●●●●○ |
| Alltag | ●●●●○ Komfort ●●●●○ |
| Sport | ●●●●○ Ausstattung/Verarbeitung ●●●●○ |
| Gelände | ●●●●○ Preis/Leistung ●●●●○ |
| Sitzposition | ○●●●● Fahrverhalten ●●●●○ |

komfortabel ausgegogen sportlich träge ausgegogen wendig

Testnote: 1,2



Corratec: E-Power Life Bike 4.499,00 Euro

| | |
|-----------------------------|--|
| Rahmen/Radstand | Alu 6061, Fusion-Tube/1.185 mm |
| Gabel/Federung | Rock Shox XC 30, Stahlfeder-Gabel, 100 mm |
| Rahmenhöhen* | Da: 39, 42, 47 , 53, 57 cm |
| Gewicht | 26,6 kg |
| Entfaltung | 2,27–8,62 m/Pedalumdrehung |
| Zul. Gewichte** | 180 kg/-/25 kg |
| Schaltung | Nuvinci, stufenlose Nabenschaltung N380 |
| Kurbelsatz | Lasco, 170 mm, 15 Z. vorne, 18 Z. hinten |
| Motor*** | Bosch Performance Line/Mittelmotor/250 W |
| Steuerung | 5 Unterstützungsmodi, Anfahrhilfe, Nyon-Navi |
| Akku**** | Bosch/400 Wh/Gepäckträger/629 Euro |
| Bremsen/Bremshebel | Shimano hydr. Scheibenbremsen 180/180 mm |
| Naben vo./hi. | Eigenmarke/Nuvinci N380 |
| Felgen/Speichen | 27,5-Zoll, Alu 584x25/36/36 Speichen |
| Reifen | Continental Race King 2.2 55-584 |
| Vorbau/Lenker | Alu winkelverstellbar/LifeBike, 29 Grad (680 mm) |
| Sattel/Sattelstütze | SQ Lab 621 Active/Alu |
| Lichtanlage vo./hi. | AXA Blueline 30 (am Lenker)/Axa Blueline |
| Gepäckträger vo./hi. | -/ Racktime System |
| Ständer | Pletscher Hinterbauständer |
| Besonderheiten | Kettenschutzkasten, SQ-Lab-Griffe geschr., SKS-Sicherheitsschutzbleche |
| Garantie | Rahmen 6 Jahre, Gabel: 2 Jahre |

Testbrief:

Das Life Bike hat Corratec eigentlich zusammen mit dem Sportmediziner Dr. Ludwig V. Geiger entwickelt, um Übergewichtigen einen aktiven Lebensstil zu erleichtern. So kann etwa über den Bosch Nyon-Computer die Belastung gut gesteuert werden. Aber alles, was es sonst auszeichnet, macht es auch zu einem hervorragenden Tourenpedelec. Eine konstruktive Leistung ist schon die Fahrstabilität, die der Tiefeinsteiger-Rahmen mit Gepäck an den Tag legt – die 180 kg-Gewichtszulassung zeugt von hohen Sicherheitsreserven. Clever: Stabilisatoren am Lenkerende verhindern wirksam „Lenkerflattern“. Die Bremsen sind standsicher ausgelegt. Die Geometrie führt zu betont aufrechtem Sitzen, wobei der stark dämpfende, extrabreite Sattel und die Griffe von SQ-Lab bestens zur Position und zum bequemen Lenkerwinkel passen, ebenso wie die sensible MTB-Federgabel, die auch mit wenig Gewicht auf dem Vorderrad gut federt. Unsere Testvariante mit stufenloser Nuvinci-Nabe ist außerdem narrensicher in der Bedienung und pflegeleicht.

Fazit: Das Corratec Life Bike ist weit mehr als ein Pedelec für weniger Fitte. Es ist nah am perfekten Tiefeinsteiger-Pedelec für Touren.

| Einsatzbereich | Bewertung |
|----------------|--------------------------------------|
| Radreisen | ●●●●○ Fahrleistungen ●●●●○ |
| Alltag | ●●●●○ Komfort ●●●●○ |
| Sport | ●●●●○ Ausstattung/Verarbeitung ●●●●○ |
| Gelände | ●●●●○ Preis/Leistung ●●●●○ |
| Sitzposition | ○●●●● Fahrverhalten ●●●●○ |

komfortabel ausgegogen sportlich träge ausgegogen wendig

Testnote: 1,5

* Testgröße fett ** gesamt/Träger vorne/Träger hinten *** Hersteller, Typ/Einbauposition/Leistung **** Kapazität/Einbaulage/Ersatzpreis



Stevens: E-Triton Luxe 3.599,00 Euro

| | |
|-----------------------------|--|
| Rahmen/Radstand | Alu 6061 3-fach konifiziert/1.135 mm |
| Gabel/Federung | SR Suntour NCX E RL, Luftfedergabel, 63 mm |
| Rahmenhöhen* | He: 52, 55 , 58, 61 cm, Da: 46, 50, 54 cm |
| Gewicht | 22,4 kg |
| Entfaltung | 3,10–9,02 m/Pedalumdrehung |
| Zul. Gewichte** | 140/–/25 kg |
| Schaltung | Shimano XT 10-Fach Kettenschaltung, 11–32 Z. |
| Kurbelsatz | Scorpo Alu, 175 mm, 18 Z. |
| Motor*** | Bosch Performance Line/Mittelmotor/250 W |
| Steuerung | 5 Unterstützungsmodi, Anfahrhilfe |
| Akku**** | Bosch /500 Wh/Unterrohr/799 Euro |
| Bremsen/Bremshebel | Shimano T615 hydr. Scheibenbremsen 180/160 |
| Naben vo./hi. | Shimano M788/Shimano XT M785 |
| Felgen/Speichen | 28-Zoll, Ryde Oxygen 622x21 / 36/36 |
| Reifen | Schwalbe Energizer Pro 40-622 |
| Vorbau/Lenker | Alu starr/Alu leicht gekröpft (640 mm) |
| Sattel/Sattelstütze | Selle Royal Viper/Alu |
| Lichtanlage vo./hi. | B&M Eyc T/B&M (gepäckträgerintegriert) |
| Gepäckträger vo./hi. | –/Racktime System (2 Ebenen) |
| Ständer | Pletscher Hinterbauständer |
| Besonderheiten | 1 Paar Flaschenhalter-Ösen, Ergo-Griffe, Curana-Schutzbleche, Kettenschutz |
| Garantie | Rahmen: 5 Jahre, Gabel: 2 Jahre |

Testbrief:

Schon auf den ersten hundert Fahrmetern schälte sich das Stevens als die „Rakete“ im Test heraus. Ehe man sich's versieht, ist noch im Tour-Modus die Unterstützungsgrenze überschritten. Das Gute: Danach läuft das Rad leicht weiter. Unsere Erklärung: ein Zusammenwirken von starkem Bosch Performance-Antrieb, leichtlaufenden Schwalbe Energizer Pro Reifen, sehr geringem Gewicht und der tendenziell sportlichen Sitzposition. Weil das Rad mit dem aufwendig geformten Alurahmen außerdem dank Steckachse und unten vergrößertem Steuerrohr präzise wie ein Messer zu lenken ist und die Reifen geradezu auf dem Asphalt zu kleben scheinen, steht Fahrspaß hier ganz oben. Die Schaltung ist knackig, die Bremse stark. Komfort kommt nicht zu kurz, die Federgabel arbeitet gut, nur am Gesäß kommt mehr vom Fahrbahnzustand an als bei anderen. Gepäck kann dem Triton nichts von seiner Souveränität nehmen. In vielen Details ist es ein Quentchen besser als andere, seien das trägerintegrierte Rücklicht oder die breiteren Felgen. Ein Teil des „Luxe“-Preises geht dabei auch auf das Nyon-Navi.

Fazit: Tourenpedelec und Fahrspaß-Maschine gesucht? Nicht weitersuchen: Das Stevens bietet beides in Hochform.

| Einsatzbereich | Bewertung | Bewertung | |
|----------------|--|--------------------------|---|
| Radreisen | ●●●●○ | Fahrleistungen | ●●●●● |
| Alltag | ●●●●○ | Komfort | ●●●●○ |
| Sport | ●●●●● | Ausstattung/Verarbeitung | ●●●●○ |
| Gelände | ●●●●○ | Preis/Leistung | ●●●●○ |
| Sitzposition | komfortabel <input type="radio"/> ausgewogen <input type="radio"/> sportlich <input type="radio"/> | Fahrverhalten | träge <input type="radio"/> ausgewogen <input type="radio"/> wendig <input type="radio"/> |

Testnote: 1,6



Riese & Müller: Charger GS 3.799,00 Euro

| | |
|-----------------------------|---|
| Rahmen/Radstand | Alu 6061T6/1.115 mm |
| Gabel/Federung | Suntour XCR32, Stahlfedergabel, 100 mm, |
| Rahmenhöhen* | Unisex: 46 , 49, 53 cm |
| Gewicht | 26,7 kg |
| Entfaltung | 2,18–8,30 m/Pedalumdrehung |
| Zul. Gewichte** | 130/–/17 kg |
| Schaltung | Gates-Riemen mit Nuvinci N380 Nabenschaltung |
| Kurbelsatz | Miranda, 175 mm, 22 Z. vorne, 28 Z. hinten |
| Motor*** | Bosch Performance Line/Mittelmotor/250 W |
| Steuerung | 5 Unterstützungsmodi, Anfahrhilfe |
| Akku**** | Bosch/500 Wh/Unterrohr/859 Euro |
| Bremsen/Bremshebel | Shimano Deore hydr. Scheibenbremse 180/180 mm |
| Naben vo./hi. | Shimano M758/Nuvinci N380 |
| Felgen/Speichen | 27,5-Zoll, Jetset HC511 584x43/32/36 Speichen |
| Reifen | Schwalbe Super Moto-X 62-584 |
| Vorbau/Lenker | Alu starr/Alu leicht gekröpft (630 mm) |
| Sattel/Sattelstütze | Selle Royal Lookin Athletic/Alu starr |
| Lichtanlage vo./hi. | Supernova E3 V6s/B&M Toplight mini |
| Gepäckträger vo./hi. | –/Racktime System mit Spanngurten |
| Ständer | Hebie Hinterbauständer |
| Besonderheiten | Abus Bordo Faltschloss, gleichschließend mit Akku, Riemenschutz, SKS-Schutzbleche |
| Garantie | Rahmen: 5 Jahre, Gabel: 2 Jahre |

Testbrief:

„Moped“ ist bei diesem Rad kein Schimpfwort, sondern eine Auszeichnung: Das Charger wurde für sein Design schon mit hohen Preisen dekoriert, und technisch machen die Anleihen beim Zweitakter richtig Sinn. Denn sowohl Fahrsicherheit als auch Komfort profitieren von den ultradicken Reifen im Maß 650B kombiniert mit der (für ein Trekking-E-Bike) ausgezeichneten MTB-Federgabel ungemein. In beiden Disziplinen distanziert es die meisten Testteilnehmer klar. Dank des bombenfest montierten, breiten Gepäckträgers, der ausreichenden Gewichtsulassung und der starken Bremsen sind auch die Tourenqualitäten richtig hoch – kein Wunder, dass das Charger auch die Basis für ein E-Bike-Reiserad von Riese und Müller bildet. Trotz aller Sicherheit bleibt das Charger gefühlt ein Fahrrad – weil es soviel Fahrspaß bringt, will man aber immer schneller fahren, als es die Unterstützung erlaubt. Die Nuvinci-Nabe harmoniert bestens mit dem Antrieb. Zusammen mit dem Gates-Riemen macht sie das Charger auch besonders wartungsarm im Alltag.

Fazit: Das Charger GS hat einen starken Auftritt: extrem fahrsicher, voll touren- und alltagstauglich, komfortabel – mit akzeptablem Gewichtsauflschlag.

| Einsatzbereich | Bewertung | Bewertung | |
|----------------|--|--------------------------|---|
| Radreisen | ●●●●○ | Fahrleistungen | ●●●●○ |
| Alltag | ●●●●○ | Komfort | ●●●●○ |
| Sport | ●●●●○ | Ausstattung/Verarbeitung | ●●●●○ |
| Gelände | ●●●●○ | Preis/Leistung | ●●●●○ |
| Sitzposition | komfortabel <input type="radio"/> ausgewogen <input type="radio"/> sportlich <input type="radio"/> | Fahrverhalten | träge <input type="radio"/> ausgewogen <input type="radio"/> wendig <input type="radio"/> |

Testnote: 1,9