

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 gefühlten 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.



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

Neodrive Hinterradmotor

Im Test an: Velotraum, Idworx

Der Motor: Flüsterleise und stark. Der Neodrive 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 Neodrive 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 THE PUBS BAG GMBH & CO. KG - ZEITLINSTRASSE 48 - 0-86299 LEUTERICH

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 Systems 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 eTrekking 7.9	Batavus Stream	Idworx oPinion urban spec	Veltraum 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

Tagestemperatur. 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 Federung sehr gut arbeitet. Obwohl es eins von zwei Leichtgewichtern 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	
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., Rahmenschluss, 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 Produktionsort der Marke bei Hartje in Hoya, die norddeutsche Variante des Allround-Pedelecs. Angefangen von der aufrechten Sitzposition, über die auf ruhigen Geradeausläufe getrimmte Geometrie bis zu den im Alltag vorteilhaften Ausstattungsdetails wie dem Systemgepäckträger mit Federklappe oder den leistungsfähigen Marathon-Reifen. Was das Victoria besonders auszeichnet ist aber die neue Nuvinci N380-Nabe mit Bosch Performance-Antrieb und 500-Wattstunden-Akku zu einem vergleichsweise geringen Preis. Die neue Nabe ist eine geniale Ergänzung des Bosch Performance-Antriebs, wenn es um Einfachheit der Bedienung und Wartungsarmut geht, und passt somit prima ins Allrounder-Konzept. Dabei ist die Übersetzung sogar für das Bewältigen steiler Anstiege mit energieschonender Unterstützungsstufe und wenig Beinarbeit ausgelegt. Auch die Verarbeitung 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	
Radreisen	●●●●○	Fahrleistungen
Alltag	●●●●○	Komfort
Sport	●●●●○	Ausstattung/Verarbeitung
Gelände	●●●●○	Preis/Leistung
Sitzposition	●●●●○	Fahrverhalten

Testnote: 1,8



AB 3.000 EURO

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 betont 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	komfortabel ausgewogen sportlich	Fahrverhalten	träge ausgewogen wenig

Testnote: 2,2**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 Reisepedelec 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 Reisepedelec 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	komfortabel ausgewogen sportlich	Fahrverhalten	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 Getriebschaltung
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		Bewertung
Radreisen	●●●●●	Fahrleistungen	●●●●○
Alltag	●●●●○	Komfort	●●●●○
Sport	●●●●○	Ausstattung/Verarbeitung	●●●●○
Gelände	●●●●○	Preis/Leistung	●●●●○
Sitzposition	komfortabel ●●●●○	Fahrverhalten	träge ●●●●○ 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		Bewertung
Radreisen	●●●●○	Fahrleistungen	●●●●○
Alltag	●●●●○	Komfort	●●●●○
Sport	●●●●○	Ausstattung/Verarbeitung	●●●●○
Gelände	●●●●○	Preis/Leistung	●●●●○
Sitzposition	komfortabel ●●●●○	Fahrverhalten	träge ●●●●○ wendig

Testnote: 1,5



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	
Radreisen	●●●●○	Fahrleistungen	●●●●●
Alltag	●●●●○	Komfort	●●●●○
Sport	●●●●○	Ausstattung/Verarbeitung	●●●●○
Gelände	●●●●○	Preis/Leistung	●●●●○
Sitzposition	komfortabel ● ausgewogen ○ sportlich	Fahrverhalten	träge ● ausgewogen ○ wenig

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 Gewichtszulassung 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 harmonisiert 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 Gewichtsaufschlag.

Einsatzbereich		Bewertung	
Radreisen	●●●●○	Fahrleistungen	●●●●○
Alltag	●●●●○	Komfort	●●●●○
Sport	●●●●○	Ausstattung/Verarbeitung	●●●●○
Gelände	●●●●○	Preis/Leistung	●●●●○
Sitzposition	komfortabel ● ausgewogen ○ sportlich	Fahrverhalten	träge ● ausgewogen ○ wenig

Testnote: 1,9