

Im Test: 11 Touren-Pedelecs von 2.500 bis 4.900 Euro

Spannung bringt Entsp

Als Tourengefährten machen Pedelecs bis 25 km/h richtig Sinn. Sie erweitern den Horizont, weil Steigungen und Distanzen ihren Schrecken verlieren. Auch das Gepäck fällt weniger ins Gewicht, wenn Rad und Antrieb es beherrschen. Das haben wir an 11 Modellen getestet.

Text: Jan Gathmann, Fotos: Lisa Partzsch



annung

Es war der Toureneinsatz in Tourismusregionen, der dem Pedelec Starthilfe gab. Als die Masse der Radfahrer das Fahren mit Elektro-Unterstützung noch beargwöhnte, machten Flyer- und Movelo-Urlaubsregionen das leichte Fahren – mit Gepäck über Berge und gegen den Wind – populär. Heute, da auf deutschen Straßen laut Zweirad Industrieverband (ZIV) rund 2,1 Millionen Pedelecs unterwegs sind, zählen Touren augenscheinlich immer noch zum Haupteinsatzgebiet: Nirgends sehen wir im Alltag so viele Pedelecs wie auf den touristischen Radwegen.

Obwohl es fast jedes Pedelec erlaubt, weitere und anspruchsvollere Strecken auf Tour zurückzulegen, sollte ein ausgesprochenes Touren-Pedelec einige Eigenschaften unbedingt aufweisen, damit der Spaß am Unterwegssein lange anhält. Unabdingbar sind ein belastbarer Gepäckträger (Richtwert: 25 Kilo), Schutzbleche und Licht für sichere und bequeme Fahrt bei jeder Wetterlage sowie ein möglichst hohes zulässiges Gesamtgewicht, damit auch schwere Personen noch das Gepäck für eine Woche mitnehmen können. Diese Mindestkriterien forderten wir auch bei unserer Testeinladung. Das Spektrum der daraufhin geschickten Pedelecs reicht vom extraleichten Luxus-Tourer mit Carbonrahmen von Storck über das fast schon standardmäßige klassische Trekkingrad mit Bosch- oder Yamaha-Mittelmotor mit Ketten- oder Nabenschaltung bis zum vollgefederten Komfort-Pedelec von Riese und Müller. Entsprechend breit fällt die Preisspanne aus. Grob teilt sich der Test in zwei Klassen: die „Touren-Pedelec-Mittelklasse“ von 2.499 bis knapp unter 3.000 Euro und die Oberklasse mit Preisen ab 3.200 Euro. Bis auf den Frontmotor sind alle üblichen Antriebsvarianten vertreten. Auch die Antriebshersteller-Vielfalt ist groß – schade, dass kein Modell mit dem aktuellen Shimano Steps-System geschickt wurde.

Die Eindrücke von den verschiedenen Systemen haben wir auf Seite 28 zusammengefasst. Trotz der Dominanz der Mittelmotor-Modelle, die neunmal vertreten sind, kann dabei der Hinterrad-Motor einige überzeugende Eigenschaften vorweisen. Es gibt keinen Grund, ein System von vornherein aus den eigenen Kaufüberlegungen auszuschließen. Entscheiden sollte das Abwägen der individuellen Fahr-Vorlieben. Wer sich durch Motorengeräusche im Naturerlebnis gestört fühlt, hat einen triftigen

Grund, Modelle mit Hinterradmotor zu bevorzugen – beide liefen im Test nahezu unhörbar. Auch der Kettenverschleiß ist bei diesen Systemen erfahrungsgemäß und konstruktionsbedingt geringer, was sie für Vielfahrer interessant macht. Schließlich ersetzt der Motor ja einen Teil der Kraft, der beim Treten sonst auf die Kette wirkt.

Starke Mittelmotoren

Dagegen bringt der Mittelmotor sogar das Zweifache und mehr der eigenen Beinkraft in den Antrieb ein. Das zerrt an der Kette. Seine Kraft in jeder Situation ist aber auch sein Vorteil. Wer also – etwa wegen schwacher Knie – Unterstützung vom ersten Moment an braucht, oder wer generell selbst nur wenig Kraft zum Antrieb beisteuern kann, der ist mit den Mittelmotor-Systemen tendenziell besser bedient. Besonders das Bosch-System spricht sehr schnell an. Und sowohl Yamaha als auch Bosch bringen auch am steilsten Berg vom ersten Moment an ordentlich Kraft auf. Für die E-Bike-Qualitäten zählte außerdem unter anderem die intuitive Bedienung, ein Punkt in dem Bosch Maßstäbe setzt. Gerade für Touren, bei denen das Gepäck ohnehin eine Hecklastigkeit erzeugt, ist eine ausgeglichene Gewichtsverteilung der schweren E-Komponenten wichtig. Hier vergaben wir die Höchstpunkte für den Akku im Rahmen gepaart mit einem Mittelmotor – die Verteilung sorgt für einen zentralen Schwerpunkt.

Herausgenommen aus der Bewertung haben wir die Reichweite. Zu stark ist sie beeinflusst von Faktoren, die für sich genommen wichtiger als die erzielbaren Kilometer mit einer Akkuladung sind: So senkt etwa eine aufrechte

In Kürze

Leichtestes Pedelec:

Storck Raddar Multiroad
Carbon: 21,4 kg



Höchstes Touren-Reichweitenpotential:

Simplon Kagu Era 50:
110 km



Höchste Reisequalitäten:

Gaastra Fyts 4.E



Sitzposition die Reichweite deutlich. Aber deshalb sollte sich niemand auf ein zu sportliches Tourenrad zwingen. Und ein Akku mit starker Kapazität wie bei Giant und Simplon erhöht das Reichweitenpotential – und tatsächlich die erzielte Reichweite im Test – erheblich. Aber das sagt wenig über die Effizienz des Systems aus. Die Angaben in den Kästen auf Seite 28 beziehen sich deshalb auf das Spektrum der erzielten Reichweiten auf unseren Standard-Teststrecken. Sie bestätigen unsere Ergebnisse aus vielen Einzeltests. Vereinfacht gesagt: Mit einem 400-Wh-Akku und 25 kg Gepäck sollte ein durchschnittsgewichtiger Fahrer in leicht hügeligem Terrain zuverlässig 60 bis 70 km erzielen. Mit einem größeren 500-Wh-Akku steigt die Reichweite nochmals um 20 bis 30 km. Tipp: Verlässlich recht genaue Prognosen über die erzielbare Reichweite liefert der Bosch-Reichweitenrechner im Web – einfach googeln nach: „Bosch Reichweiten-Assistent“.

Viel wichtiger als die Reichweite ist in der Praxis, dass die Fahreigenschaften stimmen. Einen Akku kann man laden, zur Not ei- ❧



Kluge Integration 1: Nur bei Riese und Müller reist das Gepäck auf einem gefederten Träger sicher und sanft mit.



Kluge Integration 2: Bei Cube ist der Gepäckträger Teil des Rahmens, was den Tief-einsteiger fahrstabil macht.

nen zweiten mitnehmen. Aber aus einem Rad mit aufrechter Sitzposition und guten Städteigenschaften macht man keinen sportlichen Tourer. Aufschluss über die besonderen Qualitäten eines Rades geben die Punktezahlen in den einzelnen Kategorien unseres Testschemas. Hier zeigt sich zum Beispiel, dass die spezialisierten Reiserad-Hersteller auch die Touren-Pedelegs mit den besten Reisequalitäten bauen. Und die günstigsten Allrounder, Pedelegs, die in der Stadt wie auf Tour sehr gut abschneiden, findet man in den beiden Preis-Leistungs-Tipps.

Neben den modelltypischen Eigenheiten gibt es Kriterien, die bei einem Fahrrad mit Motor für Reisen besonders zentral sind, und die wir daher auch besonders hoch bewertet haben. So sollte das zulässige Gesamtgewicht wegen des hohen Radgewichts hoch liegen. 140 Kilo und mehr sind sinnvoll. Bei 120 Kilo Zulassung, die das Storck und das Victoria bieten, bleiben nach Abzug des Radgewichts nur noch 95 bis

98 kg für Radler und Gepäck – zu wenig für eine Wochentour. Auch die Bremsen verdienen besondere Beachtung: Scheibenbremsen sind wegen ihrer weitgehend witterungsunabhängigen Leistung gut. Wer aber mit Gepäck höhere Berge befährt, benötigt standfeste Systeme, die in der Regel 180-mm-Scheiben voraussetzen. Eine wartungsarme Alternative ist die Magura HS-Hydraulik-Felgenbremse (Bergamont, Batavus). Die Laufräder und Reifen sind ein weiterer Ausstattungspunkt, der bei Pedelegs besonders im Blick stehen sollte. So ist wegen des höheren Radgewichts ein guter Pannenschutz gefragt, besonders bei Rädern mit Hinterradmotor, die den Laufradausbau erschweren. Empfehlenswert sind Reifen mit extradicker Schutzschicht aus Gummi oder einem anderem flexiblen Material unter dem Profil, wie etwa der Marathon Plus Tour und der Energizer Plus im Test. Ihr höheres Gewicht spielt wegen der Unterstützung durch den Motor dabei keine Rolle. Unser unbedingter Tipp für Pedelegs

sind auch breite Reifen: 50 oder gar 60 mm dicke Pneu wie bei Riese und Müller, Gaastra und Simplon erhöhen nicht nur den Komfort und den Schutz vor Pannen durch Durchschläge beim Überfahren von Schlaglöchern. Sie verbessern auch die Fahrsicherheit, weil sie beim Bremsen und in Kurven satter auf der Straße liegen. Das gilt besonders in der Kombination mit extrabreiten Felgen wie bei Simplon. Nicht so entscheidend wie beim gewöhnlichen Trekkingrad ist die Frage nach Naben- oder Kettenschaltung – schließlich gleicht der Motor fehlende Kraft am Berg aus. Mit allen nebengeschalteten Pedelegs ging es auch Anstiege im zweistelligen Prozentbereich locker hoch. Vorteile hat die Nabe für Stadtradler, weil sie im Alltag problemloser arbeitet und sich im Stand an der Ampel schalten lässt. Ihr Nachteil ist ein scheinbar schlechteres Schaltverhalten unter Last, sieht man von der NuVinci-Nabe im Stevens ab, die ohnehin ein Tipp in der Kombination mit Mittelmotor ist.

So haben wir getestet

Alle Pedelegs wurden bei den Herstellern zum Test angefordert. Gefragt waren ausdrücklich tourentaugliche, mit Schutzblechen, Gepäckträgern vorne und hinten 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 der Verlegung des Lichtkabels und dem Kettenschutz in der Alltagswertung. Für die Wertung in der Kategorie **E-Bike-Qualitäten** zählen Punkte wie die Schwerpunktlage, die Größe des Ladegeräts (Stichwort: Laden unterwegs), 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. Mehr Details zum Testschema finden Sie auf radtouren-magazin.com.

Da es sich bei Tourenpedelecs immer um Allrounder handelt, schließen hohe Punktzahlen in einer Kategorie gleichzeitig hohe Punktzahlen in anderen aus. Ein Beispiel: Viele Komfortkomponenten an einem Fahrrad, wie Federung oder dicke Reifen oder auch Schutzbleche, führen meist zu einem hohen Radgewicht – siehe das Beispiel Riese und Müller. Gleichzeitig wird ein hohes Gewicht aber mit weniger Punkten bewertet. Deshalb ist es unmöglich, die Höchstpunktzahl in allen Kategorien zu erreichen. Die Gesamtnote 1,0 gab es für 65 Prozent der möglichen Punktzahl.

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 liefen auf einer 27 Kilometer langen Strecke mit einem geringen Anteil Stadtverkehr und 180 Höhenmetern – was dem durchschnittlichen Einsatz auf Tour recht nahe kommen dürfte. Dabei trugen die Räder ein Tourengepäck von 25 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 Tagestemperatur. Zusätzlich führen die verschiedenen Systeme im Test – Bosch Performance und Active, Yamaha, GoSwissdrive und Neodrives – noch eine anspruchsvolle 59 km lange Tourenstrecke mit leichtem Gepäck (10 Kilo) und circa 660 Höhenmetern. Die so ermittelten **Reichweiten-Potentiale** finden sie als Spanne bei den Systemen auf Seite 28. Sie flossen **nicht in die Bewertung** ein, da die Angaben der Antriebssteuerung nicht unmittelbar vergleichbar sind und auf unterschiedlichen Annahmen beruhen.

Bewertung	Riese und Müller Homage DualDrive	Bergamont E-Line C DualDrive 27	Giant Explore E+0	Simplon Kagu Era 50	Gaastra Fyts 4.E	Victoria eTrekking 8.8	Radon Sunset Supreme Hybrid	Cube Touring Hybrid Pro	Stevens E-Caprite 25	Storck Radstar Multiroad Carbon	Batavus Razer
Fahrverhalten (max. 45)	28	32	33	37	34	31	32	27	33	40	34
Radreisequalitäten (max. 47)	20	20	24	26	28	15	23	21	22	16	19
Alltag (max. 41)	30	19,5	17	19	28,5	19	15,5	20,5	22,5	19,5	19
Komfort (max. 29)	17	10	7	11	10	8	11	10	12	3	7,5
Ausstattung (max. 47,75)	26,5	21	19	22,5	20	14	22,5	20,5	24	25	15
E-Bike-Qualitäten (max. 57,5)	46	40	36	40	34	40	36	36	40	24	34
Service (max. 19)	12	10	14	14	13	10	9	10	10	5	14
Gesamtpunkte (183,8=1,0)	156,5	152,5	150,0	169,5	167,5	137,0	149	145	163	132,5	142,5
Testnote	1,6	1,7	1,7	1,3	1,4	2,0	1,8	1,8	1,4	2,1	1,9



Effizient: Drei Kettenblätter vorne für ein breites Übersetzungsspektrum gibt es nur bei Storck und Simphon mit Hinterradmotor.



Etwas kippelig: Trotz stabiler Auslegung ist der Mittelständer bei viel Gepäck nicht optimal standsicher.



Komfortplus: Die Rock-Shox-Paragon-Gabel am Bergamont (Bild) und Radon federt spürbar besser als andere Trekkinggabeln.



Langlebig: Das Gaastra ist gespickt mit klugen Details wie der doppelten Gepäckträger-Aufnahme und geschlossenem Kettenkasten.



Nicht selbstverständlich: Bei Scheibenbremsen am E-Bike sollte zumindest vorne eine 180-mm-Scheibe montiert sein wie hier.



Sicherheitsplus: Eine dicke Pannenschutzschicht wie hier am Schwalbe Marathon Plus Tour macht besonders viel Sinn.

Yamaha Mittelmotor

Im Test an: Giant, Batavus

Der Motor: kompakt, leicht, daher geringe Radgewichte trotz starken Akkus. Zeigt leichtes Pedalzucken, wenn Druck ausgeübt wird an der Ampel. Unterstützung setzt nicht so prompt und kräftig schiebend ein wie beim Bosch-System. 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 klöbig, gut lesbar. Drei Unterstützungsstufen. Lenkersatellit nicht ganz so ergonomisch wie bei Bosch. Keine Anzeige für eingeschaltetes Licht.



Der Akku: Im Test waren Unterrohr-Lithium-Ionen-Akkus mit rund 400 und rund 500 Wh vertreten. Letzterer sorgt für hohe Reichweiten. Bemerkenswert sind die fairen Ersatzakku-Preise.

Testreichweiten: 496 Wh-Akku: 90-100 km, 396 Wh-Akku: ca. 80 km

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

Neodrive Hinterradmotor

Im Test an: Simplon

Der Motor: Leise 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 Kilo Systemgewicht keine Überhitzungsprobleme, die Hinterradmotoren nachgesagt werden.



Das Display: Klein, aber fein. Vorbildliche Lesbarkeit, Mini-Tasten des Lenker-Satelliten mit Handschuhen fummelig zu bedienen. Für Experten vorteilhaft: zahlreiche Einstellmöglichkeiten – drei Fahrmodi mit wiederum zahlreichen Unterstützungsstufen sind wählbar. Bremsassistent wählbar.



Der Akku: Im Test war ein 522 Wh-Lithium-Ionen-Akku montiert – die höchste Kapazität im Testfeld. Dafür aber auch hoher Ersatzpreis mit 890 Euro. Dank Energy-Bus-System narrensicheres Verkabeln und Laden.

Testreichweiten: 522 Wh-Akku: ca. 90-105 km

- ⊕ flüsterleiser Lauf
- ⊕ gleichmäßige Kraftentfaltung
- ⊕ hohe Reichweite
- ⊕ viele sinnvolle Einstellmöglichkeiten
- ⊕ Rekuperation möglich
- ⊕ starker Akku verfügbar
- ⊖ wenig intuitive Bedienung
- ⊖ lange Akku-Ladezeit

Bosch Performance Line-Mittelmotor-System

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

Der Motor: Macht den wesentlichen Unterschied zum Active-Modell. Wirkt einen Tick leiser als das Schwestermodell. Nominal ist er mit 60 Nm Drehmoment in der Spitze auch etwas stärker, was sich beim Fahren vor allem in beschleunigtem Anfahren aus geringem Tempo oder dem Stand und bei hohen Geschwindigkeiten bemerkbar macht – hier wirkt es so, als setze selbst zwischen 23 und 26 km/h noch einmal ein kräftiger Schub ein, wenn man

auf die Pedale drückt. Konsequenterweise ist der Performance-Line-Motor auch in einer Speed-Version bis 45 km/h zu haben.

Das Display: siehe Active Line

Der Akku: siehe Active Line

Testreichweiten: 400 Wh-Akku: 60-80 km



Bosch Active Line Mittelmotor

Im Test an: Bergamont, Gaastra

Der Motor: bewährter Antrieb mit hoher Laufkultur. Nach Einführung der Performance-Line stellt die Active-Line das Basis-Modell dar. 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 der Kettenschaltung besser als mit der unsynchronisierten Nabenschaltung.



Das Display: setzt in Sachen Ergonomie und Lesbarkeit den Maßstab. Fünf Unterstützungsstufen über den vorbildlichen Lenkersatelliten wählbar. Berechnung der Restreichweite ziemlich exakt.



Der Akku: ausschließlich das 400 Wh-Powerpack vertreten. Stärke des Bosch Lithium-Ionen Akkus ist sein geringes Gewicht. Es kursieren Gerüchte, dass für 2016 ein 500 Wh-Modell kommen soll.

Testreichweiten: 400 Wh-Akku: ca. 70 km

- ⊕ kultivierter, ausreichend durchzugsstarker Motor
- ⊕ sehr harmonische Kraftentfaltung
- ⊕ dichtet Service-Netz
- ⊕ Display und Satellit mit Top-Bedienlogik
- ⊖ etwas höheres Gewicht
- ⊖ Akkus nur bis 400 Wh
- ⊖ belastet Kette stärker

GoSwiss-Drive/Raddar Hinterradmotor

Im Test an: Storck

Der Motor: Leisester Antrieb. Vortrieb sehr unaufdringlich und harmonisch, wenn auch mit etwas Anlaufverzögerung. In den unteren von insgesamt 5 Unterstützungsstufen geht es sanft zur Sache, in den zwei höchsten Stufen richtig sportlich. Maximales Drehmoment liegt mit 40 Nm unter dem der Mittelmotoren. Keine Überhitzungsprobleme mit 118 Kilo Systemgewicht.



Das Display: Minimalistische Lösung. Computer verbindet sich über Funk mit Motor und Akku, was den Start etwas hinauszögern kann. Angaben ausreichend gut lesbar. Lenkersatellit recht klein geraten. Im Menü findet man sich intuitiv zurecht.



Der Akku: Im Test war ein 446-Wh-Lithium-Ionen Akku im Gepäckträger montiert, der für beachtliche Reichweiten sorgte und gleichzeitig recht leicht ist. Dank Energy-Bus-System narrensicher zu laden und einfach anzuschließen.

Testreichweiten: 446 Wh-Akku: ca. 80 km

- ⊕ sehr leiser Lauf
- ⊕ fein einstellbare Unterstützung
- ⊕ gute Menüführung
- ⊖ Funkverbindung baut sich lange auf
- ⊖ leichte Anfahrverzögerung
- ⊖ unhandliche Tasten am Lenker-Satellit



Gaastra: Fyts 4.E

3.499,00 Euro

Rahmen/Radstand	28-Zoll Alu, dreifach konifiziert/1.122 mm
Gabel/Federung	1 1/8" Alu/starr, doppelte Lowriderösen
Rahmenhöhen*	He: 52, 56 , 60; Da: 48, 52, 56
Gewicht	24,0 kg
Entfaltung	3,00–9,14 m/Pedalumdrehung
Zul. Gewichte**	160/(15)/25 kg
Schaltung/Kurbel	Shimano Alfine 8-Gang-Nabenschaltung, 18 Z./18 Z.
Motor	Bosch Active Line/Mittelmotor/250 W
Akku	Bosch Powerpack 400, 400 Wh, 749,00 Euro
Bremsen/Bremshebel	Shimano Deore hydr. Diskbremse 180/180 mm
Naben vo./hi.	Shimano Deore/Shimano Alfine 8
Felgen/Speichen	Ryde Taurus, geöst/v.+h. 32 Speichen
Reifen	Schwalbe Big Apple 50-622
Vorbau Lenker	Alu, winkelverstellbar/Alu, gekröpft (600 mm)
Sattel/Sattelstütze	Selle Italia Garda/Alu, starr
Lichtanlage vo./hi.	b+m Cyo/b+m Toplight flat plus
Gepäckträger vo./hi.	-/idworx Racktime 28" Bosch
Ständer	Pletscher Hinterbauständer
Besonderheiten	Schraubgriffe, 2 Paar Flaschenhalterösen, SKS-Schutzbleche
Garantie	Rahmen und Gabel: 10 Jahre

Testbrief:

Höchstpunktzahlen in der Reise- und Alltagswertung zeichnen das Gaastra Fyts vor den anderen Testrädern aus und bringen ihm die Empfehlung. Der exzellent verarbeitete Alurahmen mit großem quer ovalisiertem Oberrohr und das dicke Sattelrohr bescheren ihm neben Simplon die besten Fahreigenschaften mit Gepäck. Sorglos-Details wie die sauberen Zug- und Kabelwege oder der an vielen Stellen verstärkte Gepäckträger zeigen dabei klar die Handschrift von Idworx-Macher Gaastra. Er legt auch die Übersetzung im Kombi mit wartungsarmer Alfine-8-Gang-Nabe etwas länger aus und umkleidet den Antriebsstrang mit einem geschlossenen und geräuscharmen Hesling Kettenkasten. Das verlängert die Lebensdauer der Kette und führt zugleich zu weniger abruptem Einsetzen der Unterstützung, was gut zum ruhigen Charakter des Fyts passt. In aufrechter Sitzposition steuert man es gelassen über jeden Weg, wobei die dicken Balloon-Reifen Unebenheiten gut dämpfen. Beruhigend: die hohe Gewichtszulassung.

Fazit: Durchdachtes Sorglos-Pedelec für täglichen Einsatz ebenso wie für entspannte Touren mit viel Gepäck dank herausragender Fahrsicherheit.

Einsatzbereich

Radreisen	●●●●●
Alltag	●●●●●
Sport	●●●○○
Gelände	●○○○○
Sitzposition	

Bewertung

Fahrleistungen	●●●●●
Komfort	●●●○○
Ausstattung/Verarbeitung	●●●○○
Preis/Leistung	●●●●●
Fahrverhalten	

Testnote: 1,4