

Favoriten ausgebremst

Pedelecs – so die korrekte Bezeichnung – sind umweltfreundlich und bequem. Doch im Labor enttäuschten gleich mehrere renommierte Marken wegen gravierender Sicherheitsmängel.

Mehr als 100 Millionen Elektrofahräder bevölkern die Straßen. Jährlich kommen 20 Millionen hinzu. Kein Gestank. Kein Motorenlärm. Allerdings nur in China. Dort katapultierten viele Städte die Steuer auf Benzin-Zweitakter in astronomische Höhen und ebneten damit den Weg für die elektrischen Zweiräder. In Österreich sind wir noch weit davon entfernt – wenngleich die EU als zweitgrößter Weltmarkt für das Fahren mit elektrischem Rückenwind gilt: Mit 1 Million verkauften E-Drahtesel wurde für 2010 gerechnet, 20.000 waren es laut VCÖ allein in Österreich. Das ist – allen Freudentänzen der Hersteller und des Handels zum Trotz – im Vergleich zu den herkömmlichen Fahrrädern (noch) nicht wirklich viel: Von diesen werden EU-weit jährlich rund 19 Millionen Stück verkauft und rund drei Viertel aller österreichischen Haushalte besitzen zumindest eines davon (Schlusslicht Wien mit nur 54 Prozent). Für 2011 wird mit einer Verdoppelung des heimischen Absatzes von Elektrofahrädern auf 40.000 Stück gerechnet. Österreich bietet sich aufgrund seiner hügeligen Topographie für diese Art der unterstützten Fortbewegung ja geradezu an.

Ob da jeder Käufer reine Freude empfinden wird, muss angesichts der aktuellen Testergebnisse, die wir in Kooperation mit ADAC und Stiftung Warentest erarbeitet haben, freilich bezweifelt werden. Getestet wurden Komforträder (unisex) sowie Trekkingräder (Herrenmodelle). Vor allem schlecht funktionierende Bremsen, gebrochene Lenker und mangelnde Ausstattung führten zu einem unterm Strich nicht gerade erfreulichen Gesamteindruck: 2 „guten“ und 4 „durchschnittlichen“ Ergebnissen stehen 3 „weniger zufriedenstellende“ und 2 „nicht zufriedenstellende“ Urteile gegenüber. Leider finden sich auch die bekannten Marken KTM und Kettler unter den Gestrauchelten. Die Gruppensieger Raleigh und Diamant werden

leider eher nur von kleineren Händlern angeboten (Händlerlisten sind auf fast allen Hersteller-Websites einzusehen, siehe Kasten „Anbieter“).

Das Ergebnis unterscheidet sich deutlich von unserem Test im vergangenen Jahr, den wir kurz nach nennenswertem Auftauchen der ersten Elektrofahräder am heimischen Markt anstellten und in KONSUMENT 6/2010 veröffentlichten: Dort schnitt keines der Produkte schlechter als „durchschnittlich“ ab.

Das Labor ist unerbittlich

Wurden die E-Drahtesel um so viel mieser oder waren wir in der Vergangenheit schlicht blauäugig? Weder noch. Der wichtigste Unterschied liegt vielmehr darin, dass wir im vergangenen Jahr einen reinen Praxistest durchführten, bei dem unsere Tester Tausende Kilometer radelten – bzw. sich vom Elektroantrieb radeln ließen –, und dann ihre persönlichen Eindrücke zum Testergebnis zusammenfassten. Diesmal kam zum Praxistest der in vielen Belangen wohl noch härtere Labortest hinzu, bei dem die Einzelkomponenten unter genormten Bedingungen und im wahrsten Sinn des Wortes auf Biegen und Brechen zeigen mussten, was sie aushalten. Dem waren leider vor allem in den Bereichen „Antriebssystem und Motor“ sowie „Technische Prüfung“ etliche Kandidaten nicht gewachsen; sie mussten deshalb abgewertet

werden. Schlecht funktionierende Bremsen, brechende Gabeln oder Lenker sind halt kein Hersteller-Kavaliersdelikt, auch wenn das Rad sonst noch so gut „fährt“. Solche Defizite können den Pedalritter Kopf und Kragen kosten. Da kann es kein Pardon geben (wenngleich es natürlich jeder Leserin, jedem Leser überlassen bleibt, wie sie/er persönlich diese Aspekte gewichtet).

Apropos Kosten: Diese liegen bei den Elektrofahrädern erwartungsgemäß deutlich höher als bei herkömmlichen Drahteseln. Während ein normales Stadtfahrrad im EU-Durchschnitt heute rund 520 Euro kostet, liegt der Preis eines Pedelec (wir erklären gleich, was das heißt) bei 1.685 Euro. Im Test reichte die Preisspanne von 800 bis 2.700 Euro.

Teuer sind auch die Zweit- oder Ersatzakkus (überwiegend Lithium-Ionen-Akkus), die dem Fahrrad ein Gewicht von rund 3 Kilogramm hinzufügen und mit 400 bis 800 Euro zu Buche schlagen. Sie werden nach etwa 500 bis 1.000 Entladungen fällig (entspricht einer Fahrleistung von 30.000 bis 50.000 Kilometern) oder – als Zweitakku – wenn man „auf Tour“ ganz sichergehen möchte, sein Ziel auch ohne Strom-Tankstopp zu erreichen. Die Akkus der getesteten Räder ließen sich übrigens durch die Bank problemlos an das Ladegerät anschließen, sie benötigten aber unterschiedlich viel Zeit zum Aufladen: zwischen 2:15 und 9 Stunden ...

Im Betrieb brachten sie es dann auf eine



1 Raleigh Leeds HS

Komfortabel und sportlich, leichtestes Rad im Test; Bremsen und Haltbarkeit der Teile sehr gut. Tief gezogener Rahmen – guter Einstieg. Durchschnittliche Reichweite. Etwas lange Akkuladezeit, dürftige LED-Anzeige, Motor schaltet sich bei leichter Berührung zu schnell zu (z.B. beim Warten vor Ampeln).



2 Kalkhoff Pro Connect C8

Einfaches und sportliches Komfortrad; solide gebaut, relativ leicht, große Akkukapazität und größte Reichweite im Test. Sehr gute Haltbarkeit der Bauteile, gute Ergonomie. Gänge lassen sich teilweise nicht sauber schalten, sehr lange Ladezeit, bescheidene LED-Anzeige.



kompetent

Ausprobieren steht beim Pedelec-Kauf an erster Stelle – möglichst verschiedene Modelle verschiedener Hersteller. Wie beim herkömmlichen Fahrrad auch gibt es unterschiedliche Rad-Typen: vom City-Rad bis zum Mountainbike.

Gewicht ist von Relevanz, wenn Sie Ihr Pedelec beispielsweise in den 3. Stock oder in den Keller schleppen müssen.

Fahreigenschaften müssen auch ohne Motorantrieb akzeptabel sein.

Akkus sind beliebte „Mitnahmeartikel“ für Diebe. Auf leichte Demontage (durch Sie!) achten, mit nach Hause nehmen.

Elektronische Anzeige für Akku-Ladestand etc. muss übersichtlich und gut ablesbar sein.

Erhältlich sind bekanntere Marken in der Regel in großen Sportgeschäften; wenn sie nicht lagernd sind, kann man die Räder meist bestellen. Bei weniger gebräuchlichen Marken lohnt sich ein Blick auf die Hersteller-Homepage: Fast immer findet sich dort eine Händlerliste.

durchschnittliche Reichweite von 51 Kilometern. Allerdings mit kräftigen Unterschieden: Während dem Modell von Ruhrwerk schon nach rund 23 Kilometern der Saft ausging, brachte es das Kalkhoff auf ca. 75 Kilometer. Man kommt also ganz schön weit bzw. kann man viele kürzere Strecken zurück-

legen, bevor der Akku an die Ladestation muss. In vielen Fällen sind die Pedelecs somit wohl als Alternative zum Auto interessant. Denn laut VCO sind zwei Drittel aller Autofahrten kürzer als 10 Kilometer, jede zweite Autofahrt ist sogar kürzer als 5 Kilometer. Ideale Entfernungen für das Pedelec, das

„Pedal-Electric-Vehicle“, wie die hier getesteten Produkte exakt heißen.

Sie sind nur ein Mitglied der gar nicht so kleinen Familie der LEVs (übersetzt: der „Leicht-Elektro-Fahrzeuge“) und zeichnen sich dadurch aus, dass sich der elektrische Hilfsmotor nur zuschaltet, wenn man selbst



3 FLYER C 8 Premium

Handlich und mit Anfahrhilfe (Anfahren auch ohne Treten, bis 6 km/h). Lenker- und Sattelhöhe einfach einzustellen, gutes Licht. Reichweite leicht unter Durchschnitt. Schaltung und Vibrationen am Lenker verbesserungswürdig. Bei Steigungen träge, relativ schwer, Sattel unangenehm, teuer.



4 KTM Macina Dual

Relativ leicht, bestes Fahrverhalten im Praxistest, gut auch ohne Motorunterstützung. Kurze Akkuladezeit, aber geringe Kapazität; reparaturfreundlich. Gepäckträger im Test gebrochen, die schlechten Bremswerte führten zur Abwertung.



5 Kettler Twin Front NX8

Einfach ausgestattetes Pedelec. Gute Reichweite und Gebrauchsanweisung, reparaturfreundlich, präzise Gangschaltung, Rücktrittbremse. Bremsprobleme führten zur Abwertung. Teuerster Akku, lange Ladezeit.