



Technik getestet
Von Thomas Jüngling

E-Motor bringt Radler über den Berg

Das Strampeln nimmt einem der eingebaute Elektromotor im Victoria Eagle nicht ab, er unterstützt es aber bei jedem Tritt in die Pedale. Je nach Geschwindigkeit lassen sich drei Modi einstellen: niedrig, mittel und hoch. Daran bemisst sich, wie stark der E-Motor Energie dazu gibt. In welchem Modus man radelt, zeigt das zentrale, große und gut ablesbare Display am Lenker, dessen Oberfläche im Dunkeln leuchtet und das zusätzlich Ladezustand des Akkus sowie die Geschwindigkeit darstellt.

Zum Glück hat der Hersteller keinen Touchscreen montiert, das Herumfummeln am Bildschirm während der Fahrt wäre zu gefährlich. Stattdessen werden die Modi über ein Bedienpanel links am Lenker bedient. Das ist praktisch, allerdings sind die Symbole nur mit Adressen zu erkennen. Im niedrigen und mittleren Modus schaltet sich der Motor geschmeidig zu, hier leistet der Drehmomentsensor sehr gute Arbeit. Nur bei der höchsten Stufe kam die zusätzliche Kraft ein wenig plötzlich hinzu.

Leider ist es nicht möglich, direkt von der hohen zur mittleren Stufe zu wechseln, man muss erst den Umweg über die niedrige Stufe gehen. Anfangs hatte ich damit mehr zu tun, als auf den Verkehr zu achten. Zusätzlich muss man neben den Modi auch noch einen der acht verfügbaren Gänge auswählen. Die Shimano-Schaltung ist so leichtgängig, dass ich oft aus Versehen einen Gang übersprungen habe. Das ist nicht weiter tragisch, da der E-Mo-

tor meine Schwächen beim Schalten und Strampeln nahezu perfekt ausgeglichen hat.

Der 250-Watt-Motor bringt reichlich Kraft auf. Wer einen Berg hochfahren muss, kann außerdem den Turbo zuschalten, der hat mich tatsächlich so locker auf die Anhöhe gebracht, dass ich nicht einmal aus dem Sattel musste. Der Akku ist dann allerdings auch schnell leergerannt. Vor allem das ständige Anhalten und erneute Anfahren in der Stadt erleichtert das Victoria Eagle enorm. Anfangs war es sogar ein wenig ungewohnt, wie schnell das Rad Tempo aufnimmt.

Niemand muss jedoch befürchten, ungewollt davonzuschließen: Beim Ausrollen schaltet sich der Motor ebenso ab wie beim Schieben des Fahrrads. Ansonsten wäre das Eagle auch kaum zu halten. Der Motor läuft leise – in der Stadt sind Auto- und Umgebungslärm ohnehin lauter. Und wenn bei Steigungen das Surren zu hören ist, hat es auch etwas Tröstliches, dass da

noch etwas mitarbeitet und hilft. Auf etwa 27 Kilometer pro Stunde ist der Motor gedrosselt, von da an helfen nur noch Gefälle, Rückenwind oder kräftige Beine.

Schwierigkeiten hatte ich bei engen Kurven. Trotz seiner Kompaktheit ist das Victoria Eagle zuweilen ein wenig sperrig und schwerfällig.

Und ohne zusätzliche Motorkraft musste ich mächtig in die Pedale treten, um noch bei Tageslicht ans Ziel zu kommen. Die 20-Zoll-Reifen rollen nicht gerade leichtgängig über die Straße.

Über jeweils einen Schnellspanner lassen sich Lenker- und Sattelhöhe verstellen. Das ist praktisch

Im Test: Das Victoria Eagle hilft beim Strampeln

VICTORIA



und bringt den Fahrer in eine angenehme aufrechte Sitzposition. Auch der Akku ist problemlos aus dem Fach am Heck herausgezogen und wieder eingesetzt. So kann man ihn zum Aufladen einfach mit in die Wohnung nehmen. Oder man lädt ihn direkt über eine Buchse am Batteriekopf. Der Lithium-Polymer-Akku braucht mindestens fünf Stunden für eine Neuaufladung. Wer es eilig hat und einen zweiten Akku haben möchte, muss zwischen 600 und 700 Euro dafür zahlen – ein stattlicher Preis. Nach Angaben des Herstellers reicht eine Akkuladung für knapp 100 Kilometer am Stück. Ich bin einige Steigungen gefahren, daher musste der Akku schon nach etwas mehr als 40 Kilometern an die Steckdose.

Problematisch ist das hohe Gewicht des Victoria Eagle. Einschließlich Akku wiegt es etwa 27 Kilogramm. Wer sein Fahrrad abends in die Wohnung oder den Fahrradkeller tragen will, sollte rechtzeitig mit dem Krafttraining

beginnen. Das Herrenmodell lässt sich einfach an der Stange anheben, das Modell mit tiefem Einstieg dagegen ist schwer zu greifen. Immerhin aber ist es wegen des vorn angebrachten Motors und des Akkus am Heck bestens ausbalanciert. Schwierig fand ich es zudem, mein Fahrradschloss unterzubringen: Um den Sattel gelegt, verfangen sich meine Füße darin, um den Lenker gewickelt, behinderte es mich bei den zahlreichen Schaltvorgängen.

Ansonsten aber ist das knapp 2000 Euro teure Victoria Eagle für Stadtfahrten bestens geeignet, um die Muskulatur zu schonen und bei Steigungen den Spaß am Radeln nicht zu verlieren. Auch mit guter Optik kann das E-Rad punkten, vor allem das Herrenmodell im matten Schwarz macht viel her. Anders als bei anderen Pedelecs ist der Akku hier diagonal angebracht. Das sieht schon ziemlich schnittig aus.

Die Produkttests im Internet: www.welt.de/techniktest

<http://www.welt.de/die-welt/wirtschaft/webwelt/article8755739/E-Motor-bringt-Radler-ueber-den-Berg.html>