



AUSGABE 9 | SEPTEMBER 2011 | www.bikeundbusiness.de

bike und business

Fachmagazin für Handel und Service

■ Thema des Monats

Ach, Yamaha

Wie der deutsche Importeur wieder zu seinen verunsicherten Händlern finden kann

■ Markt und Marken

Royal Retro

Eifeltec pusht hierzulande Royal Enfield, die älteste noch produzierende Motorradmarke der Welt

Elektrisierende Power

Hartje setzt mit dem Malaguti MCXe-700 den deutschen Markt unter Strom



Alles in Allem bietet das Pedelec ein hohes Maß an Komfort, zählt aber trotzdem nicht zu den Schwelern, die sich aus früheren Jahren



Mein erster Tag als Praktikant in der -bike und business-Redaktion, und schon bekomme ich das erste Testobjekt. Beim Anblick des Malaguti MCXe-700 von Hartje kann ich ein spontanes „Whoa!“ nur mit Mühe unterdrücken. Rein optisch ist das Fahrrad ein Hingucker. Das Design macht mit dem Vorurteil, Fahrräder mit Elektromotor seien nur etwas für Rentner, ein für alle Mal Schluss. Der Lithium-Ionen-Akku ist kaum sichtbar in den Rahmen integriert. So sitze ich also das erste Mal auf einem Pedelec. Sofort fällt mein

Blick auf den roten Knopf mit der Aufschrift „Boost“. Langsam trete ich in die Pedale und merke, wie mich der Elektromotor unterstützt; zusätzlich halte ich den Boost-Knopf gedrückt. In nur wenigen Sekunden beschleunige ich aus dem Stand auf Tempo 25, wie mir das große Display am Lenker mitteilt. Gleichzeitig schaltet sich der Elektromotor ab. Um das Strom-Bike zu testen, wähle ich zwei Strecken. Als erstes geht es von Würzburg nach Zellingen; Rund 30 Kilometer flaches Terrain mit nur leichten Steigungen. Ich

merke schnell, dass ich mit Tempo 25 gemütlich dahinradeln kann, jedoch höhere Geschwindigkeiten nur schwer zu halten sind, da das Elektrofahrad zum einen schwerer ist als herkömmliche Räder und mich der Motor zum anderen nicht mehr unterstützt. Daher halte ich einfach das Tempo, ohne ins Schwitzen zu kommen. Zumindest nicht, bis ich auf die Anzeige sehe: Nur rund 15 Kilometer kann ich noch auf die Unterstützung durch den Motor bauen. Dabei bin ich noch nicht einmal auf der Hälfte der Strecke. Doch ich lasse es darauf ankommen und fahre die Strecke komplett ab. Durch einen höheren Gang lässt sich einiges an Strom sparen, und so sind zuhause sogar noch einige Kilometer im „Tank“. Die 27-Gang-Schaltung von Shimano kam kaum zum Einsatz, da bei Anstiegen kein Schalten nötig war. Doch ich merke, dass man bei E-Bikes besser immer vor der Abfahrt auf die Reichweite schaut.

Ritt durchs Gelände

Als zweite Teststrecke wähle ich offenes Gelände. Immerhin ist das Malaguti MCXe-700 ein Crossrider und muss auch seine Geländetauglichkeit unter Beweis stellen. Die Fahrt beginnt mit einer langen, relativ steilen Steigung. Ich spüre, wie mich der Motor regelrecht den Berg hinaufträgt und in steileren Abschnitten mehr Power gibt. Schneller als gedacht bin ich also oben angekommen und beginne mit der Abfahrt. Auch auf rutschigen Waldböden verliere ich mit dem Pedelec nicht die Bodenhaftung. Die Stöße durch Steine und Wurzeln fängt die Federgabel größtenteils ab, jedoch wäre ein gefederter Rahmen für längere Offroad-Touren wünschenswert. Auf schmalen und rasanten Abfahrtspassagen ist der Motor ebenfalls nützlich, da ich oft in einem hohen Gang vor Kurven stark bremsen muss. Folgt dann wieder ein kleiner Anstieg, wäre das mit einem normalen Fahrrad durchaus lästig. Doch dank der Watt an Bord ist das Beschleunigen auch im höchsten Gang ein Kinderpiel.

Das Malaguti MCXe-700 ist mit einem Display mit Reichweiten- und Geschwindigkeitsanzeige sowie einer 27-Gang-Shimano-Schaltung ausgestattet.

Malaguti MCXe-700

Das Malaguti MCXe-700 sieht auf dem ersten Blick aus wie ein gewöhnliches Fahrrad. Der Akku ist im Rahmen integriert; man muss schon genauer hinsehen, um ihn zu entdecken. Doch spätestens beim Anfahren macht sich der Unterschied bemerkbar. Sobald der Fahrradfahrer in die Pedale tritt, wird er quasi geräuschlos vom 250-Watt-Elektromotor unterstützt, allerdings nur bis Tempo 25. Laut Hersteller kann mit dem Lithium-Ionen-Akku mit den Leistungsdaten von 37 V bei 8,8 Ah eine Strecke von bis zu 75 Kilometern zurückgelegt werden. Spätestens dann muss das Pedelec an die Steckdose: Rund fünf Stunden dauert der Ladevorgang, bis der Akku wieder vollständig aufgeladen ist. Die Reichweite variiert je nach Einstellung des Fahrers. Über den übersichtlichen Display am Lenker kann er aus drei Stufen (Economic, Normal, Sport) auswählen, dabei kann die Reichweite jedoch auf unter 40 Kilometer sinken. Zudem kann man sich leider nicht zu 100 Prozent auf die Anzeige der Reichweite verlassen, da sie selbst bei konstantem Gelände und gleichbleibender Geschwindigkeit schwankt. Der E-Crosser macht auch im Gelände eine gute Figur: Der Motor samt Boost-Funktion unterstützt beim Bergauffahren sowie beim Anfahren nach scharfen Kurven, und die hydraulische Tektro-Scheibenbremse und die Federgabel halten, was sie versprechen. Für längere Touren im Gelände fehlt allerdings die Rahmenfederung. Das Elektrozweirad mit Shimano-Schaltung und 27 Gängen ist für 1.999 Euro zu haben. Angeboten wird das Rad in Schwarz und in den Rahmengrößen 48, 53 und 58 Zentimeter.



Da legst du nieder: Mit dem Malaguti-Stromcrosser kommen selbst ungeübte Mountainbiker entspannt im Gelände voran.

Insgesamt konnte das Malaguti MCXe-700 im Praxistest überzeugen. Die Reichweite des Akkus ist ausreichend und auf flachem Terrain lässt sich mühelos Tempo 25 halten. Im hügeligen, engen Gelände und beim Anfahren lässt sich der Stromcrosser ohne größeren Kraftaufwand dank des roten Boost-Knopfes auf Touren bringen. ■ STEPHAN MADERNER

Fazit: Insgesamt kann ich sagen, dass ein Pedelec sowohl im Gelände als auch auf flachen Touren interessant ist. Das MCXe-700 konnte mich überzeugen, da auch die Gesamtreichweite von zirka 75 Kilometern bei aufgeladenem Akku für viele Touren ausreichend ist. Besonders beeindruckt haben mich die unsichtbare Unterstützung an Steigungen und das mühelose Anfahren, egal in welchem Gang. ■ FELIX BÖFFLE

