
Fahrvorstellung E-Rockit: Dieses Pedelec macht auch vor der Autobahn nicht halt

Von Jens Riedel, cen

Nachdem das pedalbetriebene Zweirad kurz vor ihm auf die Hauptstraße eingebogen ist, setzt der Lkw-Fahrer zum Überholen an. Nach rund einem Dutzend Pedalumdrrehungen gibt er schließlich aber wieder auf, denn da ist ihm das vorausfahrende „Fahrrad“ schon mit über 70 km/h davongeeilt.

Das verblüffte Gesicht des Truckers erwischten wir zwar nicht mehr im Rückspiegel, aber der Spaß war auch so ungeheuer groß. Wer mit dem E-Rockit aus dem brandenburgischen Hennigsdorf unterwegs, darf sich stets verwunderter Blicke sicher sein – oder ist an Ihnen schon einmal ein Fahrradfahrer mit 90 Sachen vorbeigerauscht? Selbst auf der Autobahn darf also mit diesem Hyper-Pedelec in die Pedale getreten werden.

Zauberei? Nicht ganz, denn die Beinarbeit wird nicht direkt auf das Hinterrad übertragen, sondern die Steuerlektronik empfängt die Signale der Pedale und setzt sie ungefähr im Verhältnis 50:1 in Elektrovortrieb um. Um es einfach zu sagen: Hier wird nicht mit der Hand am „Gasgriff“ gedreht, sondern mit den Füßen. Dabei entsteht ein faszinierendes Fahrerlebnis, das seinesgleichen sucht, denn für den Fahrer fühlt sich die Vorwärtsbewegung so an, als ob er sie tatsächlich mit Muskelkraft erzeugt.

Der Übersetzungsmechanismus ist etwas gewöhnungsbedürftig. Je schneller getreten wird, desto weniger Widerstand wird den Beinen entgegengesetzt – aber entsprechend nimmt auch das Drehmoment ab, ganz wie bei einem Fahrrad beim Herunterschalten in die niedrigsten Gänge. Spinning bringt also nicht viel. Wer auf der Ebene Tempo aufbauen möchte, der muss versuchen, möglichst gleichmäßig zu treten und die Pedalumdrrehungen nur langsam zu steigern. Das gelingt nach kurzer Eingewöhnung ab etwas 60 km/h recht gut, später kamen wir bei unserer kleinen Ausfahrt dann auch gut ab Tempo 40 mit dem E-Rockit zurecht. Und ja, 90 km/h sind tatsächlich möglich – und zwar ohne dass sich der Fahrer verausgaben muss.

Die Befehle der Pedale werden über einen Zahnriemen nach vorne an die Sensoren abgegeben und von der Steuerelektronik an den Elektromotor und von dort über einen zweiten Zahnriemen an das 17 Zoll große Hinterrad übertragen. Im unteren Geschwindigkeitsbereich bis etwa 20 km/h bedarf es nur wenig Kraft, damit es sich leichter anfahren lässt. Dennoch will das geübt sein, weil bereits ein kurzer Tritt einen deutlichen Beschleunigungsimpuls auslöst. Die Sitzhaltung entspricht dem eines ganz normalen Fahrrads. Die Performance des in der Spitze 22 PS (16 kW) starken Elektromotors lässt sich in drei Fahrstufen (Eco, Normal und Sport) voreinstellen, die sich spürbar unterscheiden. Die Dauerleistung gibt das Unternehmen mit knapp acht PS (5,5 kW) an. Die beiden Scheibenbremsen – vorne mit vier Kolben – packen ordentlich zu und sind den Fahrleistungen gut angepasst.

Das 120 Kilogramm wiegende E-Rockit begeistert durch seine Drei-Fach-Komponente: Es ist nicht nur umweltfreundlich motorisiert und ausreichend schnell für die Landstraße, sondern fördert gleichzeitig auch noch die körperliche Fitness. Mehr Gutes auf einmal geht schon fast nicht bei einem Fahrzeug.

Der Hersteller verspricht eine Reichweite von 120 Kilometern, die unter Alltagsbedingungen zu schaffen sein soll. Die 6,6-kWh-Batterie nimmt das komplette Rahmendreieck ein und soll binnen dreieinhalb bis vier Stunden von 20 auf 80 Prozent ihrer Kapazität gebracht

werden können, sechseinhalb bis sieben Stunden sollen es bei leerem Akku sein.

Das pedalbetriebene E-Leichtkraftrad wirkt hochwertig verarbeitet, hat beispielsweise auch eine einstellbare Upside-down-Vorderradgabel mit 37 Millimetern Durchmesser. Liebe zum Detail findet sich etwa bei den in die Spiegelarme integrierten Blinkern. Die Kennzeichenhalterung direkt hinter dem Sattel wirkt allerdings nicht optimal. Für einen Gepäckträger wäre in dieser Form kein Platz. Der aber wird kommen, verspricht das Unternehmen, denn das E-Rocket ist ja auch als Pendlerfahrzeug gedacht – und das Nummernschild bekommt dann einen neuen Platz. E-Rocket gibt an, derzeit erst zehn Prozent der Möglichkeiten des Produktes ausgeschöpft zu haben. Das gilt auch für die technische Seite. Auch, dass das Display keine konkrete Reichweite in Kilometern angibt, sondern nur die verbliebene Batteriekapazität anzeigt, dürfte womöglich auf Dauer so nicht bleiben.

Mit 11.850 Euro liegt das E-Rocket durchaus im Rahmen, zieht man das eine oder andere S-Pedelec oder Elektro-Leichtkraftrad heran. Der Hersteller aus Hennigsdorf kommt interessierten Kunden mit zwei Leasingoptionen mit und ohne Anzahlung und Monatsraten von 90 bzw. 190 Euro entgegen. (ampnet/jri)

Daten E-Rocket

Motor: elektrisch, permanentmagnetisch

Max. Leistung: 16 kW / 22 PS

Dauerleistung: 5 kW / 6,8 PS

Max. Drehmoment: ca. 90 Nm

Höchstgeschwindigkeit: 90 km/h

Beschleunigung: k. A.

Getriebe: ein Gang

Antrieb: Riemen

Reichweite: 120 km

Batteriekapazität: 6,6 kWh

Gewicht: 120 kg

Bereifung: 1.85x17 (v.), 2,50x17 (h.)

Preis: 11.850 Euro

Bilder zum Artikel



E-Rocket.

Foto: Auto-Medienportal.Net/eRocket



E-Rocket.

Foto: Auto-Medienportal.Net/eRocket



E-Rocket.

Foto: Auto-Medienportal.Net/eRocket



E-Rocket.

Foto: Auto-Medienportal.Net/eRocket



E-Rocket.

Foto: Auto-Medienportal.Net/eRocket



E-Rocket.

Foto: Auto-Medienportal.Net



E-Rocket.

Foto: Auto-Medienportal.Net



E-Rocket.

Foto: Auto-Medienportal.Net



E-Rocket.

Foto: Auto-Medienportal.Net



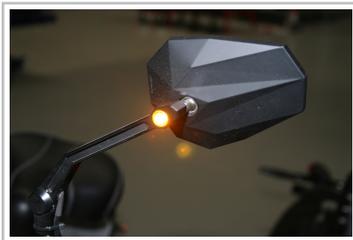
E-Rocket.

Foto: Auto-Medienportal.Net



E-Rocket.

Foto: Auto-Medienportal.Net



E-Rocket: Blinker im Spiegelausleger.

Foto: Auto-Medienportal.Net



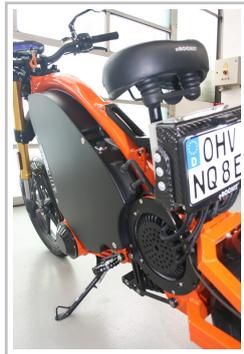
E-Rocket.

Foto: Auto-Medienportal.Net



E-Rocket.

Foto: Auto-Medienportal.Net



E-Rocket.

Foto: Auto-Medienportal.Net



E-Rocket.

Foto: Auto-Medienportal.Net



E-Rocket.

Foto: Auto-Medienportal.Net



E-Rocket.

Foto: Auto-Medienportal.Net



E-Rocket.

Foto: Auto-Medienportal.Net



E-Rocket: der Rahmen.

Foto: Auto-Medienportal.Net