

---

## Fahrbericht Elmoto Loop: Der Grashüpfer

Von Jens Riedel, cen

Kleinkrafträder und -roller haben keinen leichten Stand. Mit ihrer auf 45 km/h limitierten Höchstgeschwindigkeit sind sie nicht schneller als ein S-Pedelec und werden vielfach als rollendes Verkehrshindernis wahrgenommen. Und auch der Fahrer fühlt sich oft ein wenig verloren auf ihnen, wenn er im Kleid eines ausgewachsenen 125er-Rollers auf der Landstraße nicht einmal Stadtgeschwindigkeit erreicht. Anders sieht es da hingegen aus, wenn das Design eigenständig ist und das „Moped“ – wie man früher sagte – nicht im Tarnkleid eines Leichtkraftrads daherkommt. Wie das Elmoto Loop, das uns zudem im wahrsten Sinne des Wortes neue Wege eröffnete.

Hinter Elmoto steckt der E-Scooter-Pionier Govecs aus München, der die Marke vor zwei Jahren von ID-Bike aus Stuttgart übernommen und das Modell weiterentwickelt hat. Ähnlich ist das Unternehmen ja schon bei der – deutlich teureren – e-Schwalbe vorgegangen. Wichtigste Änderung gegenüber dem Ur-Modell: Das Elmoto Loop hat jetzt einen Wechsel-Akku (bei der e-Schwalbe verhält es sich leider genau umgekehrt).

Beibehalten wurde die Farbvariante Apfelgrün, die ein wenig an Kawasaki erinnert. Gleichwohl hat das 59 Kilogramm leichte Loop weniger von einem Motorrad und mehr von einem Fahrrad. Allerdings erinnert die „Tank“-Sitzbank-Linie sehr stark an einen Crosser. Das hat uns dazu verleitet, in dem Zweirad mehr zu sehen als ein cooles City-Bike oder mutiertes S-Pedelec – und die Probe aufs Exempel zu machen. Wir sind mit ihm auf Feldwege und in Waldstücke abgebogen, die allenfalls für Radfahrer freigegeben waren. Bis auf eine, zwei sich lockernde Schrauben an der hinteren Schutzblechstrebe hat der kleine „Grashüpfer“, wie wir ihn bald taufte, die (unerlaubten) Ausflüge gut überstanden. Die Abstecher jenseits gewohnter Pfade brachten uns in der näheren Umgebung an Stellen, die wir selbst mit dem Fahrrad noch nicht entdeckt hatten. Schlechtes Gewissen? Nein. Die lautlose Fortbewegung schreckt niemanden auf, und Fußgänger oder Fahrradfahrer, denen wir auf ihren Wegen begegneten, nahmen uns unsere Anwesenheit nicht übel und kamen wohl auch gar nicht erst auf den Gedanken, es hier mit einem Kleinkraftrad zu tun zu haben. Schöne neue Welt.

Die Reichweite liegt in der Praxis zwischen 60 und 80 Kilometern. Das entspricht den Angaben des Herstellers. Wir trafen meist halbwegs die Mitte. Es liegt in der Natur der Fahrzeugklasse, dass ein Kleinkraftrad meist auf Anschlag gefahren wird. Wenn es eher der untere Reichweitenwert war, so war das einigen Steigungen geschuldet, die natürlich Kraft und damit Batteriekapazität kosten. Aber in diesem Bereich hat das Loop den Verbrennern etwas voraus. Bergauf geht es nicht selten immer noch mit Topspeed und bis zu 3,5 Kilowatt Leistung (laut Bordcomputer), wobei der in der hinteren Radnabe steckende Motor eine Nennleistung von 2000 Watt hat.

Die beiden Scheibenbremsen gehen in Ordnung. Die hintere ist stärker ausgelegt und kann auch schon einmal das Rad zum Blockieren bringen. Das Elmoto verfügt über Tagfahr- und sich automatisch einschaltendes Ablend- sowie über Fernlicht. Am linken Lenkerende befindet sich auch die Bedieneinheit für das Scrollen im Bordcomputer. Ein Manko des Loop sind die bei Tageslicht extrem schwachen Kontrolleuchten. Mit Mühe und Not ist gerade noch die Anzeige für das Fernlicht zu erkennen. Des Blinkens vergewissert man sich am besten mit einem Blick auf den vorderen linken oder rechten Fahrtrichtungsanzeiger, die gut zu sehen sind. Alles, was wirklich deutlich leuchtet, sind die unteren vier Balken der Ladezustandsanzeige, von denen die Hälfte bereits die roten sind. Warum die übrigen sechs grünen Striche darüber nicht genauso hell strahlen wie die beiden anderen darunter bleibt ein Rätsel. Zum Glück ist die Angabe über die

---

Restreichweite in Kilometern noch halbwegs im Bordcomputer zu erkennen.

Nicht ganz überzeugen kann auch der einzelne Rückspiegel an seinem zu kurzen Ausleger. Der Fahrer verliert da den rückwärtigen Verkehr im doppelten Sinne des Wortes oft aus den Augen und muss den Kopf stark zur Seite neigen, wenn er etwas sehen will. Nicht optimal gelöst sind weitere Details. Das kleine Ablagefach verfügt zwar über zwei USB-Anschlüsse, aber weder über einen Kabelausgang noch über genügend Platz für ein Smartphone. Der Sitzbank fehlt beim Hochklappen für den Batteriezugang eine Arretierung. Sie kollidiert außerdem mit dem Deckel des kleinen Handschuhfachs, der ebenfalls offensteht, da sich darunter die Entriegelung für die Sitzbank (per Seilzug) befindet.

Wer den – löblicherweise – herausnehmbaren Akku wieder einsetzen möchte, der muss darauf achten, dass der zweigeteilte Spanngurt oben bleibt und nicht mit in der Versenkung verschwindet. Gut ist hingegen, dass für den Anschluss des Ladegeräts eine Aussparung unter der Sitzbank vorhanden ist. Aber warum nur auf einer Seite (der linken)? Ungewöhnlich gelöst ist das Lenkradschloss. Die Gabel wird über ein am Rahmen hängendes Kabelschloss arretiert, das an einem kleinen Kugelkopf festgemacht wird.

Rund vier Stunden dauert es, um bei Restreichweiten von um die zehn Kilometern den Akku wieder voll zu laden. Für 80 Prozent gibt Govecs zwei Stunden an. Das externe Ladegerät brummt zwar ein wenig, ist aber so konzipiert, dass es oberhalb der Batterie noch unter die Sitzbank passt und mitgenommen werden kann. Gegen Aufpreis gibt es Sozialschuhe, und für Pizza- oder andere Lieferdienste offeriert Govecs einen speziellen Kurier-Rucksack.

Allen genannten Kritikpunkten zum Trotz hatten wir viel Freude an dem Elmoto. Das liegt nicht nur am einfachen Prinzip von Helm auf – Draufsetzen – Losfahren, sondern auch an den erwähnten Abstechern ins Grüne. Mit einem – aktuell gesenkten – Preis von knapp 4000 Euro geht das Elmoto sogar als attraktive Pedelec- oder S-Pedelec-Alternative durch. Eine gleich schnelle Vespa Elettrica oder e-Schwalbe 45 beispielsweise kostet über die Hälfte mehr – und würde auf dem verbotenen Feld- oder Waldweg sofort auffallen. (ampnet/jri)

Daten Elmoto Loop

Motor: elektrisch  
Nennleistung: 2,0 kW  
Höchstgeschwindigkeit: 45 km/h  
Getriebe: ein Gang  
Antrieb: Radnabenmotor  
Reichweite: bis zu 80 km  
Sitzhöhe: 830 mm  
Gewicht: 59 kg  
Zuladung: ca. 66 kg (bei einem Fahrer)  
CO<sub>2</sub>-Emissionen: 0  
Preis: 3990 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Elmoto Loop.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Elmoto Loop.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Elmoto Loop.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Elmoto Loop.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Elmoto Loop.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Elmoto Loop.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Elmoto Loop.

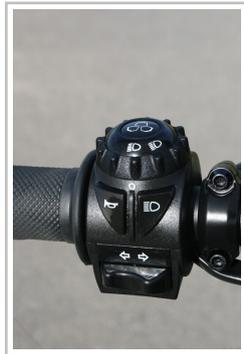
Foto: Auto-Medienportal.Net



Elmoto Loop.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Elmoto Loop.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Elmoto Loop.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Elmoto Loop.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Elmoto Loop.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Elmoto Loop.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Govecs



Elmoto Loop: Herausnehmbarer Akku.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Elmoto Loop: Eigenwilliges Lenkradschloss.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Elmoto Loop.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Govecs



Elmoto Loop.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Govecs



Elmoto Loop.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Govecs

---