
Praxistest: Jeep E-Bike CR 7004 – Cooler Cruiser

Von Jens Riedel, cen

Jeep ist Legende, wird 80 Jahre alt – und baut auch Fahrräder. Besser gesagt, lässt bauen. Hierzulande hat die Firma Elektro Mobile Deutschland den exklusiven Vertrieb der ikonisch gebrandeten Pedelecs übernommen. Besonders stilsicher kommt dabei das Jeep Cruise E-Bike CR 7004 daher.

Mit dem langgezogenen Rahmen und dem tankförmigen Akkukasten unter dem Oberrohr sowie dem weit nach hinten reichenden und breiten Lenker sieht dieser Jeep auf zwei Rädern aus wie ein klassisches Motorrad aus dem frühen vorigen Jahrhundert. Auch Erinnerungen an die Steher-Maschinen für Bahnradrennen werden wach. In der grünen Farbgebung mit dem hell abgesetzten „Tank“, dem Jeep-Schriftzug und dem großen, eingekreisten Stern zeigt das CR 7004 einen leichten Military-Look. Dazu kommen dicke Reifen der Dimension 26 x 4.0 mit weißer Beschriftung an den Flanken und ein Lampengehäuse nach klassischer Bauart (in dem modernes LED-Licht steckt). Optisch gibt es da eine klare und einfache Bewertung: Cool.

Das Jeep Cruise 7004 wird – wie sollte es anders ein – in China hergestellt. Der 250-Watt-Nabenmotor im Hinterrad kommt vom Hersteller Xiongda und ist ausreichend kräftig. Die Sieben-Gang-Schaltung steuert Shimano aus der Altus-Serie bei. Verwendet wird die Tourney-Bedieneinheit mit Drucktaste zum Rauf- und klassischem Ziehhebel zum Runterschalten sowie Ganganzeige. Dank der E-Hilfe von 40 Newtonmetern reicht das völlig aus. So lässt sich selbst im obersten Gang und bei der zweiten von insgesamt fünf Unterstützungsstufen mit vertretbarem Kraftaufwand und um die 16, 17 km/h ganz genüsslich Cruisen. Angenehm ist das leichte Nachschieben des Motors nach der Tretunterbrechung.

Nicht ganz mit dem Antrieb mithalten können die Scheibenbremsen. Sie zeigen so gut wie keinen Biss und die Hebel müssen bei stärkeren Verzögerungsabsichten fast bis zum Anschlag durchgezogen werden. Da tröstet auch das Mini-Bremslicht nicht. Dagegen gehört der gefederte und breite Sattel wieder zu den Pluspunkten. Er kompensiert in den fehlenden Komfort der starren Vordergabel. Abstriche müssen aber bei den schönen Metall-Schutzblechen (merke: Schutzblech) gemacht werden. Obwohl sie üppig wirken, reichen sie an den Seiten nicht weit genug über die Ballonreifen und auch nicht tief genug herunter. Wer die fetten Pneus auf feuchtem Terrain bewegt, der bekommt im Zweifelsfall etwas Dreck ab. Der dem Fahrrad wiederum ganz gut steht – schließlich fährt man ja Jeep.

Der 36-Volt-Akku reicht für rund 50 Kilometer. Er steckt, verpackt in einer mit Klettverschlüssen befestigten Tasche, hinter der abschließbaren Tankatruppe. Die Blende wird zum Öffnen nach hinten weggeklappt. Das Herausnehmen der Batterie ist nicht nur wegen der Hülle, sondern auch wegen gleich zweier Kabelverbindungen etwas umständlich. Einfacher ist es, den Akku über den dafür vorgesehen Anschluss von außen zu laden. Die Gummikappe, die ihn vor Schmutz schützt, ist allerdings nicht sonderlich passgenau und es kostet einige Mühe, die Mini-Steckdose vernünftig wieder zu verschließen. Die Ladezeit liegt zwischen fünf und sechs Stunden. Geliefert wird das Ladegerät übrigens mit einem Adapter, denn der Stecker hat amerikanisches Format.

Der Bordcomputer des Jeep-Pedelecs informiert über die nötigsten Daten. Der Energiezustand des Akkus wird anhand von sechs Balken angezeigt, wobei beim Wechsel von der mittleren in die beiden höheren Leistungsstufen gerne schon einmal gleich ein ganzer Balken verschwindet. Es gibt einen Kilometerzähler für die seit dem Start des Motors zurückgelegte Strecke sowie natürlich Tacho und Gesamtkilometerzahl. Auch die momentane Akkuleistung kann abgerufen werden. Etwas umständlich ist es, das

Vorderlicht über das gleichzeitige Drücken zweier Tasten des Displays einzuschalten (hinten gibt es ein Akku-Stecklicht mit Solarzellen).

Auch ohne den Elektromotor lässt sich das Jeep-Pedelec trotz der breiten Reifen und 30 Kilogramm Gewicht einigermaßen gut fahren, falls dem Akku unterwegs einmal der Saft ausgeht. Die Gefahr sollte aber eher gering sein, auch wenn die Genauigkeit der Restkapazität auf den letzten Kilometern etwas zu wünschen übrig. Denn ein Cruiser ist per se nun einmal kein Langstrecken-Trekkingbike und muss auch nicht dauerhaft in den Schubstufen vier oder fünf gefahren werden. Bewundernde Blicke, nicht zuletzt von staunenden Kindern, zieht das CR 7004 so oder so auf sich.

Das Jeep Cruise E-Bike CR 7004 ist trotz seiner Show-Optik ein alltagstaugliches Pedelec, auch wenn kleine Schwächen im Detail noch etwas Luft nach oben lassen. Zu haben ist der coole Cruiser für 2399 Euro. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Jeep Cruise E-Bike CR 7004.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Jeep Cruise E-Bike CR 7004.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Jeep Cruise E-Bike CR 7004.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Jeep Cruise E-Bike CR 7004.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Jeep Cruise E-Bike CR 7004.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Jeep Cruise E-Bike CR 7004.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Jeep Cruise E-Bike CR 7004.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Jeep Cruise E-Bike CR 7004.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Jeep Cruise E-Bike CR 7004.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Jeep Cruise E-Bike CR 7004.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Jeep Cruise E-Bike CR 7004.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Jeep Cruise E-Bike CR 7004.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Jeep Cruise E-Bike CR 7004.

Foto: Auto-Medienportal.Net
