

TEST



Poison: Chromat Pendix 2.799 Euro

Rahmen/Radstand	Stahl/1.090 mm
Gabel/Federung	Stahl/starr
Rahmenhöhen*	He 46, 51, 56, 61, 66/Da 43, 48, 53 cm
Gewicht	22,2 kg
Entfaltung	2,63 – 8,05 m/Kurbelumdrehung
Zul. Gewichte**	130/18 kg
Schaltung	Shimano Alfine 8-Gang Nabenschaltung, 22 Z.
Kurbelsatz	Pendix/Gates, 172,5 mm, 50 Z.
Motor***	Pendix eDrive/Mittelmotor/50 Nm
Display/Steuerung	ohne Display/3 Unterstützungsstufen
Akku****	Pendix ePower 500/500 Wh, Unterrohr
Bremsen	Shimano Deore hydr. Scheibenbremsen 160/160 mm
Naben vo./hi.	Shimano Alfine Nabendynamo/Shimano Alfine
Felgen/Speichen	Ryde Andra 210 622x19 / 32/32 Speichen
Reifen	Continental DoubleFighter 37-622
Vorbau/Lenker	Alu, 90 mm/Alu, gekröpft
Sattel/Sattelstütze	Velo Flexpro Men/Alu, starr
Lichtanlage vo./hi.	Busch & Müller Eyc T Senso Plus/schutzblechintegriert
Gepäckträger	Tubus Vega
Griffe/Ständer	Schaumstoff Rundgriffe/Pletscher Hinterbauständer
Besonderheiten	Gates CDX Riemenantrieb, Curana Schutzbleche
Garantie	6 Jahre

Testbrief:

Schlanke, sauber verarbeitete Stahlrohre, flacher, fast gerader Sportlenker, starre Stahlgabel. Klassisch die äußere Zugführung des individuell zusammengestellten Rads – genau wie das Handling: lebendig, aber ausgewogen. Weder der Rahmen noch der Tubus-Träger haben Probleme, Fracht bis 18 Kilogramm ohne zu trudeln zu transportieren. Die 8-fach-Nabe lässt sich per Rapidfire-Hebel knackig schalten – genauso wartungsarm und dabei noch lautlos läuft der Gates-Antrieb. Auch die Shimano-Scheiben werden mit dem Leichtgewicht gut fertig. Unterstützung gibt's vom Nachrüst-Motor von Pendix mit 500 Wattstunden Akkuleistung. Einschalten und Modiwahl per Dreh am Akku-Rad, der Ladezustand erscheint in den Leuchtfenstern. Per Drehverschluss wird der Akku abgenommen – auf schlechtem Untergrund vibriert er allerdings hörbar. Antritt: Kleiner Gang rein, und der Motor packt zu. Wer im großen startet, bekommt erst mit deutlicher Verspätung Schub. Einmal auf Fahrt, läuft der Pendix relativ gleichmäßig und lautlos und schiebt anständig. Ungewohnt: Die Kurbeln laufen beim Pedalstopp kräftig nach. Das leichte Rad läuft auch ohne Unterstützung gut. Handicap: der nicht sinnvoll abschließbare Akku!

Fazit: Gewicht, Wartungsarmut, Lackierung und Handling sprechen für das Poison. Weniger harmonisch: der Motor. Wer mit dem Nachlaufen zurecht kommt, erhält ein auch ohne Antrieb gut fahrbares sportliches E-Bike.



Bewertung:

Radreisen	●●●●○	Fahrleistungen	●●●●○
Alltag	●●●●○	Komfort	●●●○
Sport	●●●○	Ausstattung/Verarbeitung	●●●●○
Gelände	●●○	Preis/Leistung	●●●○
Sitzposition	○	Fahrverhalten	○
	komfortabel		träge
	sportlich		wendig



Velo de Ville: CEB 800 Life 2.778 Euro

Rahmen/Radstand	Alu/1.125 mm
Gabel/Federung	RST Verse (Stahlfeder)/50 mm
Rahmenhöhen*	He 50, 55, 60/Da 45, 50, 55/Wave 45, 50, 55, 60 cm
Gewicht	27,4 kg
Entfaltung	2,53 – 6,20 m/Kurbelumdrehung
Zul. Gewichte**	120/25 kg
Schaltung	Shimano Nexus 7-Gang Nabenschaltung, 21 Z.
Kurbelsatz	Samox EC38, 170 mm, 38 Z.
Motor***	Bosch Active Line Plus/Mittelmotor/50 Nm
Display/Steuerung	Bosch Intuvia/4 Unterstützungsstufen
Akku****	Bosch Powerpack 400, 400 Wh, Gepäckträger
Bremsen	Magura HS11 hydr. Felgenbremsen, Rücktrittbremse
Naben vo./hi.	Shimano HB-T4000/Shimano Nexus
Felgen/Speichen	Schürmann 622x19c / 36/36 Speichen
Reifen	Schwalbe Road Cruiser 42-622
Vorbau/Lenker	Alu, 100 mm, winkelverstellbar/Alu, gekröpft (650 mm)
Sattel/Sattelstütze	Selle Royal Loire/Alu, teleskopgefedert
Lichtanlage vo./hi.	Busch & Müller Avy/Trelock LS611
Gepäckträger	Racktime Tour (System + Bügel)
Griffe/Ständer	ergon. Kunstledergriffe/Hebie Hinterbauständer
Besonderheiten	Abus Rahmenschluss, SKS Schutzbleche, Kettenkasten offen
Garantie	5 Jahre

Testbrief:

Eine sauber aufgeräumte Erscheinung aus dem viele Optionen zulassenden Velo de Ville-Custombaukasten: Der toll gepulverte, schön gezogene Rahmen mit den Doppelzügen beherbergt fast alle Leitungen, die cleane Hinterachsaufnahme hat, wie auch die tief gezogenen Bleche, Vorbildcharakter. Komfort: Man sitzt aufrecht, was die Federstütze unter dem breiten Sattel vernünftig arbeiten lässt. Dank gebogenem Lenker fassen die Hände bequem die ergonomischen Ledergriffe. Die 7-Gang-Nabe passt gut ins City-Konzept, schaltet typbedingt nur bei geringer Pedallast. Der Active Line Plus von Bosch läuft harmonisch und leise und regelt über 25 sanft ab. Weniger überzeugen das hohe Gewicht und die Hecklastigkeit, wozu der hoch platzierte 400-Wattstunden-Akku beiträgt. Mit 120 Kilogramm ist das zulässige Systemgewicht sehr knapp. Wer die Trägerzuladung (25 Kilo) ausreizt – was das Rad unruhig macht! – darf nicht schwer sein. Auf die City ist das eher wendig ausgelegte, komfortabel gefederte CEM 800 gut vorbereitet, als Tiefeinsteiger (Diamantform möglich!) ist es sehr bequem nutzbar – dazu trägt auch das praktische Rahmenschluss bei. Die einfache Beleuchtung kann mit den anderen Komponenten nicht mithalten.

Fazit: Das CEB Life 800 Premium kann vieles gut, außer schwere Packtaschen. In der City und auf Pendler-Kurzstrecke ist man mit dem gut ausgestatteten, komfortablen Tiefeinsteiger trotzdem gut beraten.



Bewertung:

Radreisen	●●●●○	Fahrleistungen	●●●●○
Alltag	●●●●○	Komfort	●●●○
Sport	●●○	Ausstattung/Verarbeitung	●●●●○
Gelände	●●○	Preis/Leistung	●●●○
Sitzposition	○	Fahrverhalten	○
	komfortabel		träge
	sportlich		wendig