

Deutschland: EUR 6,80  
Österreich: EUR 7,80 Schweiz: CHF 9,60  
Luxemburg: EUR 7,80 Italien: EUR 7,80



Ausgabe 1-2018

# Cycle

DAS BIKE & STYLE MAGAZIN

VERLOSUNG  
**LESER-  
WAHL**  
Gewinnen Sie  
ein Fahrrad!

*Cycle*  
AWARD  
URBAN BIKE  
2018

**MESSE-REPORT**  
Die besten neuen  
Bikes und Parts für  
**2018**



Im Vergleichstest:  
Poison Nitro Tourer aus  
Titan mit Pinion P 1.18  
und Gates-Riemern

VERGLEICHSTEST

## DIE BESTEN TOURER

Top-Trekking-Bikes mit Pinion-Getriebe für Alltag und Reise im Vergleich



### ANHÄNGER

Transporthelfer  
im Vergleichstest



### NEUE TECHNIK

Möve-Bike mit  
cleverem Cyfly-Antrieb



### PONCHOS

Praktische Regen-  
Capes im Test



### WORKSHOP

Sturmey-Archer 3-Gang  
richtig einstellen

# DER X-FAKTOR

Mit dem Design des X-Commuter will der deutsch-asiatische Hersteller Klever besonders Pendler zum E-Biken verführen. Unser Autor Georg Bleicher verrät, ob Sie sich darauf einlassen sollten.

Text und Fotos: Georg Bleicher





Das Beauty-Case: Der 360-Wh-Akku sitzt zwischen Ober- und Unterzug und ist dank integriertem Griff einfach zu handhaben.



Maximale Integration, flächige Optik: Nur zwischen Gabel und Rahmenunterzug taucht der Kabelbaum einmal kurzzeitig auf.

**R**eden wir über Design. Von einem Oberrohr mit kastenförmigem Querschnitt. Es setzt am Steuerkopf an und kehrt dorthin zurück. Nachdem es eine komplette Runde über den Hinterbau und das höher gezogene Unterrohr gedreht hat. Dabei kreuzt es zweimal das versteckte Sitzrohr.

Durch die silberfarbige Lackierung dominiert eine kräftig wirkende Alu-Raute das Profil des Bikes – und macht damit mächtig Eindruck! Das ist nicht nur ein sehr eigenständiges Fahrrad-Design, sondern unserer Meinung nach auch äußerst gelungen. Verantwortlich für den Auftritt: Artefakt, eine Freiburger Design-Schmiede, die in den letzten Jahren unter anderem mit Entwicklungen für Canyon und RTI Sports bekannt geworden ist.

Konsequent waren sie beim Klever X auch noch: Der Beauty-Case-artige Akku steht im Zentrum der Erscheinung. Züge und Kabel werden vom Vorbau verschluckt, um kurz vor Ankunft am Zielort wiederaufzutauchen. Alles, was nicht zur prägnanten Rautenform gehört, wird mattschwarz gehalten – das ist perfekte Design-Integration!

Klever ist die junge deutsche Tochterfirma des taiwanesischen Roller-Giganten Kymco. Wahrscheinlich kann erst durch so eine mächtige Mutter das Fahrraddesign eigene Wege gehen. Viele Anbauteile kommen aus eigenem Haus,

zum Beispiel Lenker, Felgen und Sattel, der Commuter-typisch etwas härter und schmaler ist.

Mit meinen 1,78 Metern sitze ich perfekt auf dem Klever X in Größe M. Ziemlich sportlich die Sitzposition, angenehm breit der Lenker. Schon bei leichtem Tritt aufs Pedal gibt's Schwung von hinten. Zwischen 10 und 20 Stundenkilometern geht der Heckmotor auf dritter Unterstützungsstufe sehr kräftig zur Sache. Bei knapp 27 riegelt er sehr sanft ab. Immer hängt der Biacatron-Heckmotor, ebenfalls von Kymco, satt am Pedaldruck. Er liefert Power,

bleibt aber gelassen. Die Mensch-Maschine-Kooperation funktioniert perfekt, besonders harmonisch im mittleren Unterstützungsmodus.

Im Gegensatz zu vielen anderen Motoren macht pedalieren hier auch jenseits der Unterstützungsgrenze Spaß. Die Technik reduziert den Widerstand im Nabenmotor, sodass man wie bei einem normalen Fahrrad tritt. Übrigens genauso beim langsamen Fahren ohne Unterstützung, selbst wenn die 25 Kilo Lebeweight nicht zum motorfreien Treten verführen. Doch wer die Deore-Kettenschaltung fleißig bedient, kommt



Commuter-Key: Das smarte Lenkerdisplay lässt sich mit einem Handgriff rasch abnehmen. Damit ist das E-Bike gesichert und der elektrische Antrieb für Langfinger blockiert.



Sicherer Antritt: Die Plattform-Pedale mit aufgerauter Standfläche sorgen für Rutschfestigkeit auch bei Nässe.



Verbesserungsvorschlag: Am eigens für das X entwickelten Träger könnte das Rücklicht noch etwas schöner integriert werden.

damit gut zurecht. Auch wenn man in dieser Preisklasse eine Leistungsklasse höher erwartet.

Die Motorpower lässt in der Steigung etwas nach – die 43 Newtonmeter Drehmoment sind in der Ebene überzeugender. Für bergige Pendlerstrecken ist

der alternative, stärkere Motor mit 54 Nm besser geeignet. Bergab wird rekurriert: Der Motor wird zum Generator und speist Energie in den Akku zurück. Mit einem Standard-Akku – 360 Wattstunden, Upgrades sind erhältlich – kommt man bei durchschnittlicher

Fahrweise 60 bis 70 Kilometer weit. Dann wird das „Beauty Case“ entriegelt und ans Ladegerät gehängt.

Die Bedienung über die sehr gut ablesbare Anzeige ist denkbar einfach. Mit „+“ und „-“-Tasten verändert man den Unterstützungsmodus, per Menü-Taste kann man sich Werte wie Tages- und Gesamtstrecke oder verbrauchte Kalorien anzeigen lassen. Das Display ist auch Zündschlüssel: Nimmt man es ab, blockiert das Hinterrad. Schiebeversuche lösen einen Alarmton aus. So kann man sich ein Kurzzeit-Schloss für den Bäcker-Besuch ersparen. Per iPhone und Bluetooth lassen sich komplette Fahrerprofile für das E-Bike einrichten – die Android-App soll noch kommen.

Das X ist außerdem als S-Pedelec mit 45 Stundenkilometern Topspeed erhältlich. Sein Fahrwerk ist also auf hohe Geschwindigkeiten ausgerichtet. Ein sehr ruhiges Fahrverhalten und der perfekte Geradeauslauf zeugen davon. Das hat dann schon fast Motorrad-Qualitäten: Mit dieser Maschine lernt man lang gezogene, schnelle Schleifen zu lieben. Für die quirlige Fahrweise von Fahrradkurieren ist das Commuter-Bike allerdings weniger geschaffen. Im Zusammenklang mit den gut sechs Zentimeter breiten Super-Moto-Reifen von Schwalbe genießt man dafür auch ohne Federung Komfort auf Kopfsteinpflaster sowie eine unerhört gute Kurvenhaftung.



Cooler Lifestyle: Der Auftritt des Klever X polarisiert. Aber das flotte und moderne Commuter-Bike mit seinem ganz eigenen Design ist immer der Hingucker.