



Ego Kit im Härtetest! - 2400 Watt (3,3 PS) sorgen für Fahrspaß.

**Sinn und Unsinn** sind so zwei Sachen bei denen sich oft die Geister scheiden.

Genau so geschieht dies auch beim Ego-Kit. Die einen lehnen solch ein starkes, gar übermotorisiertes Gefährt ab und andere finden in ihm überhaupt erst einen Zugang zum Fahrrad fahren.

Daher haben wir das Ego-Kit in Verbindung mit einem Propain Tyee für euch ausführlich getestet und können euch genau sagen wo die Stärken und Schwächen des Kits liegen.

Sinn und Unsinn quasi. Seid gespannt!

Mit einer Gesamtleistung von 2400 Watt (ca 3,3 PS) steht das Ego-Kit mehr als gut im Futter und sorgt für ausreichend Vortrieb. In der Summe bedeutet das je nach Übersetzung 50-70 km/h zu einem stolzen Preis von 2699 €.

Montiert wird der Motor hierzu am Unterrohr des Fahrrads. Die Stromversorgung erfolgt über ein Kabel und einen im Rucksack befindlichen Akku.



Das fertige Propain Tyee mit dem montierten Ego-Kit 2400 Watt

## Erster Eindruck des Ego-Kits

Auf den ersten Eindruck fällt auf, dass trotz des radikalen Umbaus der Motor nicht zu sehr auffällt und somit quasi auch nicht das Gesamtbild des Rades zerstört.

Des Weiteren soll auch im Laufe der Zeit eine noch schlankere Montagemöglichkeit mit Schnellwechselferschluss folgen.



Ego Kit im Härtetest! - 2400 Watt (3,3 PS) sorgen für Fahrspaß.

Neben der Optik fallen natürlich auch Feinheiten auf wie der sauber gefräste Träger samt Logo oder die hauseigenen, deutlich massiveren Kurbeln und die goldene Kette welche ebenfalls massiver gewählt wurde um der Kraft entsprechend Stand zu halten.

Somit wirkt das Bike samt Ego-Kit auf den ersten Blick stimmig und überzeugend. Lediglich der etwas hackende und schwer zu justierende Gasgriff wirkt etwas deplatziert. Hier wäre ein Model mit separater Klemmung die bessere Wahl.



Massive goldene Kette zur Kraftübertragung am Ego-Kit.



Ego Kit im Hörtetest! - 2400 Watt (3,3 PS) sorgen für Fahrspaß.



Liebe zum Detail: Hier die goldenen Carbocation Röllchen des Antriebes.

## Sinn und Unsinn

Bevor wir zum eigentlichen Praxistest des Bikes kommen, wollen wir euch ein wenig in den Einsatzbereich dieses Bikes einführen. Da solch ein E-Bike meist für reichlich Furore unter Lesern, Community-Mitgliedern und Bikern sorgt.

Unser Haupteinsatzzweck dieses Bikes liegt darin, den täglichen Arbeitsweg von ca 20-24 km auf Teer und Waldwegen zu bewältigen. Zusätzlich sollte natürlich auch mal ein deftiger Abstecher in den Wald kein Hindernis sein. Daher auch die Wahl des Propain Tyee als Grundgerüst.

Somit gestaltet sich der Sinn hier als „Daily used“ Bike und der „Unsinn“ als gelegentliche Spaßmaschine für den Wald.

## Fakten...

<b>Thema</b>	<b>Größe</b>
Gewicht Bike	ca 21kg
Gewicht Motoreinheit	6.5 kg
Max. Leistung	2400Watt (ca 3,3ps)
Topspeed	50-70 Km/H
Akkuleistung	43V / 12.5 Ah



Ego Kit im Härtetest! - 2400 Watt (3,3 PS) sorgen für Fahrspaß.

Ladezeit	1,5 Stunden
Preis	2699 € (ohne Einbau)

## Akku im Rucksack. Die perfekte Lösung oder ein Irrweg?

Bei konventionellen E-Bikes findet man die Akkus meist am Rahmen oder dem Heck (Gepäckträger). Nicht jedoch beim Ego-Kit. Dies geschieht hier aus zwei Gründen.

Zum einen aufgrund des durch den Motor schon beschränkten Platzes und zum anderen soll durch die Platzierung des Akkus im Rucksack auch die Agilität des Bikes gewahrt bleiben.

Also ein richtiger Schritt für sportive Fahrer? Ja! Denn das Gewicht des Akkus ist zwar nicht gerade wenig, bereitet jedoch keine Rückenschmerzen und belohnt mit einer doch recht „Fahrradnahen“ Agilität des Bikes aufgrund des ausgelagerten Akkus.

Somit stellt die Verbannung des Akkus in den Rucksack eine gute, kurzfristige Lösung dar. Warum jedoch kurzfristig? Dies begründet sich darin, dass heutige Akkus zunehmend kleiner, leichter und leistungsstärker werden.

Somit würde sich nämlich auch ab einem geringen Gewicht wieder eine Montage am Bike lohnen.

Wer nun jedoch Bedenken hat, bei einem Sturz könne die Verbindung zum Rad zu Verletzungen führen, der kann an dieser Stelle beruhigt werden. Der Steckverschluss zwischen Akkukabel und Kabel zum Motor löst sich im Ernstfall und verhindert Schlimmeres. Lediglich auf die korrekte Länge der Leitungen sollte geachtet werden, um einem Verheddern, z.B. im Sattel vorzubeugen.



Bike samt Fahrer und Akku im Rucksack.



## Ab auf den Trail!

Nun genug der Theorie und Nebensächlichkeiten, wie schlägt sich das Ego-Kit denn nun im harten Praxiseinsatz?

Auf den ersten Metern mit dem Ego-Kit herrscht noch Respekt, denn schon das Anfahren stellt aufgrund der etwas „hölzernen“ Dosierbarkeit eine kleine Herausforderung dar.

In der Ebene gelingt dies optimal in den Gängen ab 6 aufwärts. Wird es jedoch steil, so dass ein kleinerer Gang gewählt werden muss, bedarf es ein wenig Feingefühl welches man nach ein paar mal Anfahren jedoch schnell erlangt. Als optimal stellte sich für uns in diesen Situationen das Nutzen der Bremse als „Kupplung“ dar.

Ist man jedoch einmal in Fahrt überzeugt das Ego-Kit auch schon in der kleinen Version mit einem mächtigen Antritt und sorgt somit in der Ebene für bis zu 55 übersetzungsbegrenzte km/h. Somit lässt sich die tägliche Strecke von 4 x 6 km problemlos und fix samt steiler Anstiege bewältigen und nimmt insgesamt auch nur ein wenig mehr Zeit in Anspruch als mit dem Auto.



Etwas schwer zu dosierender Gasgriff des Ego-Kits

Geht es nun jedoch einmal zu einem deftigen Abstecher in den Wald, überzeugt das Ego-Kit auch hier mit brachialer Gewalt und einer ausgewogenen Gewichtsverteilung.

Verblockte Trails werden mühelos erklommen und auch an Grip mangelt es den Hinterrädern nicht. *(zu der Bereifung, den Hutchinson Cougar, folgt in naher Zukunft auch ein Testbericht)*

Letztlich die etwas, wie schon gesagt, „hölzerne“ Dosierbarkeit macht das bergauf Fahren zu einer etwas



Ego Kit im Härtetest! - 2400 Watt (3,3 PS) sorgen für Fahrspaß.

schwierigeren Aufgabe, wobei auch hier die Bremse zur Dosierbarkeit eine gute Hilfe ist.

Oben am Trail angekommen geht es natürlich auch wieder bergab.

Von den sonst leichteren Bikes gewohnt will man mit viel Speed und „Pop“ den Trail hinab, doch nicht mit dem Ego-Kit. Denn das Bike lässt sich zwar unter Anstrengung auch agil fahren, bevorzugt jedoch lieber verblockte Trails, um mit der immensen Laufruhe und dem tiefen Schwerpunkt zu überzeugen. Somit wird beim Fahren des Ego-Kits entweder die spaßige Uphill Variante mit ein paar herzhaften Powerwheelies durch reine Motorkraft gewählt, oder eben einfach der etwas heftigere Part.

Moment? Powerwheelie? Ja ihr habt richtig gehört! Gerade beim Uphill sorgt das Ego-Kit mit der brachialen Power für Spaß und genau dank dieser Power ermöglicht es auch vorzügliche Wheelies nur aus reiner Motorkraft. Ein leichtes Anheben des Vorderrades im richtigen Gang genügt, um kontrolliert durch die Bremse mit 25 Km/H einen eleganten Wheelie zu zaubern. Eine spaßige Sache!

## **Akku - Wie länge hält er nun?**

Neben dem Motor stellt natürlich auch der Akku einen elementaren Bestandteil des Kit´s dar. Daher sollte er den Motor nicht nur kurzfristig mit genügend Strom versorgen können, sondern auch langfristig. Laut Ego-Kit genau 40,45 km.

Doch erreicht der Akku auch diese Reichweite oder geht ihm der Saft aus? Eine schwierige Frage, denn eine komplette Runde im gemächlichen Motorbetrieb ist fast nicht zu absolvieren, denn es folgen immer wieder bergab Passagen wie Trails auf welchen keine Power vom Motor benötigt wird und an anderen Stellen kann man sich einfach nicht zusammenreißen und genießt anstelle gemächlichen hinauf Surrens die geballte Kraft des Motors unter Vollast.

Auf der oben angesprochenen, meist täglich genutzten Strecke welche mit herzhaften Steigungen insgesamt ca 24 km lang ist, reicht der Akku ziemlich genau. Wer nun denkt, dass der Akku weit hinter seinen Erwartungen liegt, irrt, denn aufgrund des engen Zeitfensters (Arbeitsweg) wird diese Strecke zu 95 % unter Vollast gefahren. Auch auf Ebenen oder leicht abschüssigen Passagen. Somit geht die Reichweite des Ego-Kits mehr als in Ordnung und wenn der Akku doch mal leer werden sollte, kann man das Bike ja immer noch ganz konventionell nach Hause strampeln.

## **Straßenzulassung? Bis dato leider nein...**

Wer sich nun fragt wie das ganze legal auf der Straße zu bewegen ist bekommt die Antwort von der StVO ganz klar. Nein.

Somit ist die Nutzung eines Ego-Kits eine etwas heikle Sache und man sollte sich daher auf Wald- und Forstwege beschränken. Doch auch hier ist eine gewisse Vorsicht geboten, welche nicht nur gegenüber strikten Förstern gilt, sondern auch Wanderern, Reitern und den viele anderen Waldbenutzern.

Denn mit dem Ego-Kit ist man schnell mit ordentlich Speed unterwegs und stellt somit eine höher Gefahr dar als der 08/15 Biker. Von daher Vorsicht!

## **Haltbarkeit?**

Bei solch einer brachialen Leistung von ca. 3 PS herrschen natürlich immense Kräfte auf dem Antriebsstrang und die motoreigenen Teile.

Doch hält das auch alles? Die Antwort lautet ja. Auf den von uns bis dato gefahrenen knapp 2.500 Km hatten wir bis jetzt einen Defekt, welcher auf eine fehlerhafte Montage zurückzuführen ist. Bei dem defekten Bauteil handelte es sich um den Freilauf vorne am Motor welcher aber aufgrund eines fix zugesandten Ersatzteiles schnell und einfach gewechselt werden konnte.



Ego Kit im Hörtetest! - 2400 Watt (3,3 PS) sorgen für Fahrspaß.

## Fazit

Alles in allem stellt das Ego-Kit für uns eine sinnige Spaßmaschine dar welche nicht nur mit brachialer Gewalt überzeugt sondern auch im Alltag eine rentable Alternative zum Auto darstellt. Jedoch sollte man hier die Kosten für das Ego-Kit dem Ersparnis und Fahrspaß gegenüberstellen, denn 2699 € ohne Einbau sind nicht gerade wenig.

