

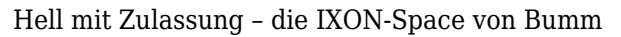


Die [IXON-Space](#) von [Busch und Müller](#) wirbt mit einem hohen LUX-Wert trotz StVZO-Zulassung. Wir hatten die Lampe im Test und wollen euch unsere Eindrücke nicht vorenthalten.



Hell mit Zulassung - die IXON-Space von Bumm





Die IXON-Space von Busch und Müller

Factsheet IXON-Space

Zulassung	StVZO
Farbe	schwarz-silber
Preis	UVP: 190,00 € Internet: ab 157,95 €
Lichtstärke:	10 - 150 Lux einstellbar <ul style="list-style-type: none">• Großflächen-Lichtfeld• Nahfeld-Ausleuchtung• Lithium-Akku integriert
Sonstiges	<ul style="list-style-type: none">• Kapazitätsindikator• Spritz- und regenwasserdicht• Lichtstärke flexibel wählbar per Touch-Slider, Display zeigt exakte Restleuchtzeit• Powerbank-Funktion: USB-Mobilgeräte per Scheinwerferakku laden





IXON-Space mit Zubehör

Unboxing und Zubehör

Die IXON-Space kommt ohne unnötigen Schnickschnack daher. Lenkerbefestigung, Ladekabel und Netzteil. Das Netzteil ist mit einem Ladestrom von 2100 mA ordentlich dimensioniert. Außerdem liegt ein zweites micro-USB Kabel mit einer USB-A Buchse bei. An diesem können im Powerbankmodus USB- Geräte mit Strom aus der Lampe geladen werden. Positiv fallen die zwei unterschiedlich langen Schrauben für die Lenkerbefestigung auf (unten mehr).

Bedienung

Die Bedienung der IXON-Space erschließt sich intuitiv — Lange auf den Powerbutton drücken zum Anschalten ist bei Fahrradlampen mittlerweile Standard. Ein Slider regelt die Helligkeit von funzelig- sichtbar bis extrem hell. Ein leuchtendes Display zeigt die verbleibende Leuchtdauer bei der aktuellen Helligkeitseinstellung. Alternativ kann durch kurzen Druck des Powerbuttons der Ladezustand in Prozent oder die Uhrzeit angezeigt werden. Für die Zusatzfunktionen musste ich in die Anleitung schauen. Der Powerbankmodus wird durch viermaliges Drücken auf den Powerbutton aktiviert. Er kann auch verwendet werden, wenn die Lampe leuchtet. So bekommt man z.B. Zusatzstrom für's Navi oder um ein Handy aufzuladen. Aber keine Angst, die Lampe lässt sich in der Powerbankfunktion nicht vollständig entladen. Bei einer Restladung von ca. 10 % wird der Vorgang gestoppt. Es bleibt also noch genug Energie, um den Fahrtweg auszuleuchten.

Die Uhrzeit wird man wohl höchstens alle paar Monate mal einstellen — auch hier hilft die Anleitung □

Befestigung

Die IXON-Space kommt mit einer ähnlichen Befestigung wie der Klassiker IXON IQ Premium. Zwei Klemmbacken werden mit einer Schraube am Lenkerrohr festgezogen. Das Klicksystem der Lampe mit einem Drehverschluss wirkt robuster als das ältere bei der IQ Premium. Bei meiner IQ Premium kam seinerzeit nur eine Schraube fixer Länge mit. So konnte sich damit die Befestigung an besonders dicken Lenkern schwierig gestalten. Bei der Space liegen nun zwei Schrauben unterschiedlicher Länge bei, die zusammen alle erdenklichen Lenkersysteme abdecken sollten.

Nachtfahrten



IXON-Space (links) und IXON-IQ Premium



Helligkeit

Verglichen mit allen anderen Fahrradlampen, die wir gerade zur Verfügung hatten (B&M Ixon IQ Premium, B&M Supernova) ist die IXON-Space sehr hell. Weit heller als nur das, was nötig wäre, um in der Stadt gesehen zu werden. Die IXON-Space ist, wie auch die Ixon IQ Premium, hervorragend für Überlandfahrten auf Strecken ohne weitere Fahrbahnbeleuchtung geeignet. Auch bei regenschwarzer Straße sieht man mit der IXON-Space (noch) deutlich besser, als mit den dunkleren Verwandten. Und dunkel sind auch die IQ Premium und die Supernova nicht.

Lichtkegel

Der Lichtkegel der IXON-Space ist gefühlt deutlich breiter als der Lichtkegel unserer Vergleichslampen. Er ist



relativ gleichmäßig ausgeleuchtet mit Ausnahme eines schmalen etwas dunkleren Streifens zwischen dem Nah- und dem Fernfeldbereich. Die obere Kante des Lichtkegels ist relativ scharf abgeschnitten. So kann man hohe Sichtweiten erreichen, ohne den Gegenverkehr zu blenden. Über dem Lichtkegel ist noch ein schmaler Sekundärlichtkegel von wenigen Raumwinkelgrad, der vermutlich als Überhorizontlichtkegel für die Sichtbarkeit gedacht ist. Auch in den dunkleren Einstellungen reicht dieser Teil des Lichtkegels aus, um gut gesehen zu werden. In der hellsten Einstellung blendet der Scheinwerfer in diesem Sekundärlichtkegel schon fast. Hinreichend starke Seitenabstrahlung sorgt dafür, dass man auch für den Querverkehr gut sichtbar ist.

Akkulaufzeit

Die Lampe hat mit einer Leuchtdauer von 2.5 Stunden im hellsten Modus genug Reserven für längere Fahrten im Dunkeln. Alternativ erhöht sich die Leuchtdauer beim Betrieb in den dunkleren Modi bis auf über 20 Stunden. Die Lampe schätzt zumindest in der hellsten Einstellung ihre verbleibende Leuchtdauer relativ zuverlässig ein – in 25 Minuten Fahrt reduzierte sich die vorausgesagte Leuchtdauer um etwa 25 Minuten. Der Vorhersagewert schwankt nach Helligkeitswechseln leicht, pendelt sich dann aber schnell wieder ein. Aber selbst wenn die Lampe sich insgesamt leicht überschätzten würde, wäre das kein Problem: Etwa auf den letzten 10% der Batterielaufzeit dimmt sich die Lampe sukzessive, um nicht während der Fahrt zu verlöschen. So werden aus den letzten 15 Minuten Vorhersage auf voller Helligkeit schnell mehrere Stunden bei automatisch nachlassender Helligkeit. Durch die langsame Reduktion der Leuchtstärke haben die Augen Zeit, sich anzupassen. Auf unseren Testfahrten fiel oft erst durch Blick auf die Lampe auf, dass sie sich herunter geregelt hatte.



IXON-Space: Von vorn blendet die Space bei optimaler Einstellung fast



Blendeigenschaften

Mit viel Licht kommt viel Verantwortung. Ich kann jedem Nutzer einer hellen Batterielampe nur empfehlen, den „Zaun-Test“ zu machen: Man lehnt sein Fahrrad in Fahrposition an einen Zaun, um sich mit 30-40 Metern Abstand von vorn selbst einen Eindruck von den Blendeigenschaften zu verschaffen: Mit der IXON-Space habe ich gesehen: Bei so hoher Lichtausbeute muss man besonders darauf achten, die Lampe sorgfältig einzustellen, damit sie den Gegenverkehr nicht blendet. Die obere Kante des Lichtkegels sollte deshalb immer leicht bergab zeigen. Ich versuche, für die beste Sichtweite die höchste Einstellung zu wählen, bei der ich im „Zaun-Test“ mit dem Kopf auf Lampenhöhe noch nicht geblendet werde. Bei rauher Strecke mit starken Vibrationen der Lampe und Gegenverkehr sollte man dann im Zweifelsfall lieber das Licht etwas dunkler stellen. Zum Glück geht das mit dem Slider auf der Lampe problemlos, sogar mit Handschuhen.

Fazit

Wir haben die Lampe am Rennrad auf Radwegen und Straßen getestet – Besonders hier braucht man ja eine StVZO zugelassene Lampe. Die besondere Breite des Lichtkegels konnte hier überzeugen: Besonders bei kurvigeren Strecken bei völliger Dunkelheit sieht man sich mit dem schmalen Lichtkegel der älteren IQ Premium häufiger gezwungen, Tempo herauszunehmen, oder die Lampe am Lenker zu drehen. Nicht so mit der IXON-Space: Der Lichtkegel ist hier so breit, dass auch engere Kurven hinreichend ausgeleuchtet werden, um ohne Bremsen draufzuhalten. Die Lampe gewährleistet auch bei völliger Dunkelheit genug Sichtweite und Sichtbarkeit, um keine Abstriche beim Tempo machen zu müssen.

Ob man den Preis dafür bezahlen will, muss wie immer jeder selbst entscheiden.

Nachtrag



IXON Space mit Pixelfehlern

Seit unserem Test musste die IXON Space in den dunklen Tagen fleißig leuchten. Das ist nicht spurlos an der Lampe vorüber gegangen. Kürzlich zeigte das Display Pixelfehler, die allerdings die Funktionalität nicht beeinträchtigen. Die Aufgabe der Lampe ist es schließlich zu leuchten und nicht, die Uhrzeit anzuzeigen □

Busch und Müller hat uns erklärt, da sei offensichtlich die „LED-Matte“ an einigen Punkten defekt. Selbstverständlich wird man defekte Geräte im Rahmen der Gewährleistung austauschen. Ob Busch und Müller auch nach Ablauf der Gewährleistung kulant sein werden, haben wir nicht erfragt.



Über den Autor

Die IXON-Space hat Paul für uns getestet. Er nutzt sein Rennrad zum Commuting ins Büro, ist aber mit der Familie auch mit Lastenrad, Tandem und Anhänger unterwegs.

