

Falkenjagd Hoplit PI

Text/Bilder: Jörg Knorr

Reiserad mit Extrapower von Go Swiss Drive

Nur hochwertigste Materialien und Komponenten kommen beim *Hoplit* von Falkenjagd zum Einsatz. Titan heißt das Zauberwort. *PI* steht für Pinion – ein innovatives Stirnrad-Getriebe, das dort Platz findet, wo sonst nur das Tretlager angeordnet ist. Die Kraftübertragung auf das Hinterrad erfolgt über einen Zahnriemen.

Nun setzt Falkenjagd noch einen drauf und spendiert dem *Hoplit* einen Antrieb, der dem Fahrer Unterstützung zur Verfügung stellt. Im Rahmen eines Kurztests hatte Jörg Knorr die Möglichkeit, den Prototypen zu fahren. Der Schwerpunkt des Tests galt dem Antriebskonzept.

Dienst versehen. In Sachen minimaler Wartungsaufwand bilden Pinion-Getriebe und Zahnriemen eine perfekte Einheit.

E-Motor

Neu bei Falkenjagd ist der 250 W Go Swiss Drive-Heckmotor, der zusammen mit der Syntace X-12-Steckachse, der 180-mm-Bremsscheibe und dem 30-Zähne-Zahnriemen-Ritzel das Zentrum des hinteren Laufrads bildet. Der Hinterradmotor ist bezüglich des Kraftflusses hinter der Schaltung angeordnet. Schaltung und Motor werden dadurch weniger belastet, was sich auf den Verschleiß und die daraus resultierende Wartung positiv auswirkt. Die gewünschte Unterstützung kann in fünf Stufen abgerufen werden. Bei längeren Bergabfahrten kann der Motor über zwei Stufen auf Generator-Betrieb geschaltet werden. Dadurch wird ein Ladestrom zum Akku, der frisch geladen eine vom Hersteller angegebene Kapazität von 558 Wh hat, realisiert. Das hilft, den Aktionsradius mit Motorkraft zu erweitern.

Mein Test

Das Testrad wurde von mir auf dem täglichen Arbeitsweg und während weiterer Ausfahrten ohne Gepäck genutzt. Wenn notwendig, entfaltet der Motor ein beeindruckendes Drehmoment. Wer in Stufe 5 unterwegs ist, sollte an roten Ampeln darauf achten, dass man das Rad nicht mehr als notwendig bewegt, zumindest wenn noch ein Fuß auf dem Pedal steht. 5 cm nach vorn bewegt, meldet sich der Motor und schiebt wie ein Mustang. Wenn die Tempo-Marke 27 km/h erreicht ist, empfiehlt es sich ohnehin nur die geringste Unterstützungsstufe zu wählen, da der Motor in diesem Geschwindigkeitsbereich in den höheren Leistungsstufen zu viel Drehmoment überträgt.

Unterschreitet man die Grenzgrenze, zieht der Motor an, fährt man schneller, verhält er sich passiv. In Stufe 5 läuft das Ganze etwas unangenehm ruppig ab und führt außerdem zu einer höheren Belastung des Akkus. Nach den ersten Kilometern war ich in normalem Gelände, auf



Straßen und Radwegen ohne nennenswerte Steigungen fast ausschließlich im 11. oder 12. Gang mit Unterstützungsstufe 1 je nach Wind bei Tempo 25 bis 30 unterwegs. Wenn es steiler bergauf oder gegen starken Wind anging, sank das Tempo auch mal auf unter 25 km/h. Dann ist Stufe 2 hilfreich, um das Tempo zu steigern.

Erst unter Tempo 20 habe ich die Gänge 7 bis 10 genutzt, wobei Gang 7 schon eine gefühlte hohe Trittfrequenz erfordert und erst dann zweckmäßig erscheint, wenn Wind und/oder Steigung wirklich Probleme machen. Die unteren Gänge habe ich nicht benötigt. So viel sei vorweg genommen: Der Test-Akku hielt, was das Kapazitätssymbol oben rechts auf dem komfortablen EVO-Display anzeigte.

Die Reichweitenanzeige ist nach einem neuen Firmware-Update mit Vorsicht zu genießen. Sie schwankte nicht nachvollziehbar mehrfach zwischen 0 und 200 km. Das Problem ist bei Go Swiss Drive bereits adressiert und soll schon im August 2016 behoben sein.

Tipp: Immer am Kapazitätssymbol oben rechts orientieren.

Selbst wenn der Akku keinen Vortrieb mehr leistet, soll die Restkapazität noch für ein bis zwei Stunden Lichtbetrieb ausreichen. Abgesehen von der fehlerhaften Reichweiten-Anzeige bietet das abnehmbare EVO-Display einen großen Funktionsumfang, der von der Anzeige üblicher Fahrparametern, der Kopplung mit dem Mobiltelefon über Datentransfer-Möglichkeiten bis zu persönlichen Anzeigekonfigurationen reicht.

Die Zulade-Kapazität des *Hoplit PI* ist mit 185 kg (inkl. 5 kg Akku) reichlich. Wie weit man voll beladen mit Motorunterstützung kommt, konnte in diesem Test noch nicht ermittelt werden. Die Bedienung des Displays und des E-Motors erfolgt beispiellos angenehm über fünf Tasten des EVO-Bedienteils, das direkt neben dem linken Lenkergriff angeordnet ist.

Als sehr angenehm ruhig und weich laufend habe ich die Kombination Pinion-Getriebe-Zahnriemen empfunden. Die

Schaltvorgänge verlaufen problemlos und präzise. Die Dosierung am Drehgriff fordert etwas Gewöhnung. Die Skala mit der Ganganzeige könnte kontrastreicher gestaltet werden. Weiß auf Silber ist schlecht sichtbar. Dafür vermittelt das Getriebe ein sehr gutes Gefühl. Die Fahrten auf dem *Hoplit PI* vermittelten ein sehr direktes Fahrgefühl und eine effektive Kraftübertragung bis zum Hinterrad auf den Asphalt.

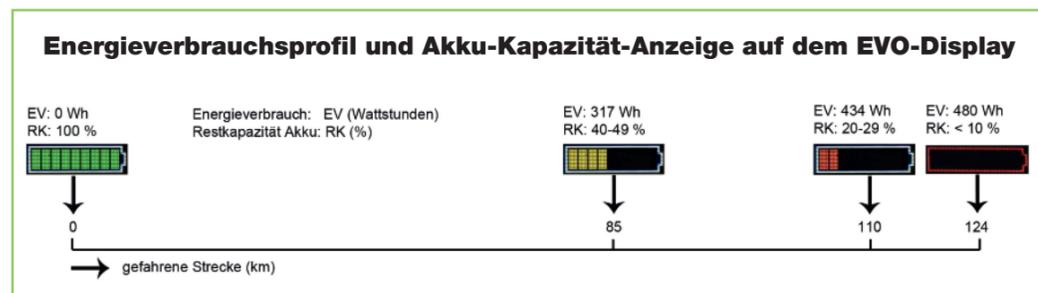
Fazit

Meine vielleicht zu hohen Erwartungen wurden nicht enttäuscht. Das Gesamtpaket *Hoplit PI* mit Go Swiss Drive-Antrieb und Zahnriemen überzeugt sowohl technisch als auch vom Fahrkomfort und dürfte seine Anhänger nicht nur unter den Langstrecken-Reisenden finden, sofern sie das nötige »Kleingeld« in der Tasche haben. Der Preis für das Luxusgefährt: 8.488 Euro.

Nice to have

Wenn ich mir etwas wünschen dürfte – auch wenn betriebswirtschaftlich wohl schwer umsetzbar –, wäre es ein in die Rahmengestaltung integrierter Akku. Der Standard-Akku passt optisch nicht so gut zum edel-puristischen gestylten *Hoplit*.

Das Energieverbrauchsprofil einer Testfahrt über insgesamt 124 km mit 27,8 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit zeigt diese Grafik.



Facts

Rahmen	Titan
Gabel	Falkenjagd Titan Stargabel
Steuersatz	Reset Falkenjagd 44 mm Inset
Spacer, Vorbau, Sattelstütze	Falkenjagd Titan
Lenker	Titan Touring-Lenker
Sattel	Brooks Cambium C17
Steckachsen	Syntace X-15 (vorn), X-12 (hinten)
Schaltung	Pinion 1.12 (12 Gänge)
Kurbelgarnitur	Pinion (Kurbellänge 175 mm)
Scheibenbremsen	Shimano XT
Felgen	Rennstahl TR 22 (Hohlkammer)
Reifen	Schwalbe Marathon Mondial 27,5x2,0
Speichen	vorn DT Swiss Competition (2mm/1,8mm); hinten SAPIM (2,3mm/2mm)
Nabe vorn	modifizierte 36-Loch Kong-Nabe von tune
Scheinwerfer	Supernova
Rücklicht	Supernova
Gepäckträger	Tubus Titan
Lowrider	Tubus Nova Edelstahl
Flaschenhalter	2x Falkenjagd Titan
Radschutz	SKS BLUEMELS (Kunststoff)
Zahnriemen	Gates 32/30
E-Motor	Go Swiss Drive Heckmotor 250W, max. Drehmoment 27 Nm
Preis	8.488 Euro
Hersteller	Falkenjagd www.falkenjagd-bikes.de
Weitere Infos	www.pinion.eu, www.go-swissdrive.com
Anmerkung	Das Test-Bike trug noch den Schriftzug »Hektor PI« am Rahmen. Der aktuelle Produktname lautet »HOPLIT PI«

Blick auf den Heckmotor mit Zahnriemen und Rahmenschloss.

