



Einsatzbereich Richtung „Light-Offroad“, machen auf jedem Meter Spaß. Und vereinen Leichtlauf, Grip auf Naturpisten, klasse Kurvenlage, samtiges Rollen auf Asphalt ohne spürbaren Leistungsverlust. Top: breit überwölbende und lange SKS Bluemels Schutzbleche mit Seitkante. Gut dass wir den Ergotec-Lenker (integrierte Ergon Hörnchen!) beidseits kürzten = besser bei Engstellen. Die Rennstahl „Phalanx“-Front-/Heckträger überzeugen mit bester Stabilität und scheuerbeständiger Lackierung. Spitzenklasse: Die Spurcycle-Klingel (schwingt lange nach, sympathischer Klang), die Passform des nun eingesessenen Brooks Sattels, der problemlose Gates-Riemen (kein Verschleiß, Riemenspannung top), helles SON Licht ohne Abschattung (da Ausleger).

Fotos: Marion Herfritze

## Rennstahl 853 Rohloff E-14 Reiserad

# Allrounder, Spaß- & Reisemobil

**Dauertest-Kandidat 2**  
**Rennstahl 853 Rohloff E-14**  
**Reiserad**  
**Tester: Daniel O. Fikuart**

**Einsatzbereich:** diesmal Sport, über Land  
**Antrieb:** Bosch Performance CX/Rohloff E-14  
**Preis:** 7655,- € (mit Sportpaket)  
**Km-Stand:** 1553 km

### Protokoll:

Das Rennstahl Reiserad ist im Fluss: Wir testen die Generation 2. Aktuell im Handel: Generation 3. Auf dem Papier fertig: Generation 4. Unser Testrad war Dauertest-Kandidat und Versuchsträger zugleich: Erstmals konnte ein Fachmagazin die im Rad verbaute, elektronisch schaltenden Rohloff E-14 in einem Langzeittest einsetzen – kombiniert mit dem für Mountainbikes entwickeltem Bosch CX-Motor. Antrieb, Schaltgetriebe und DualAkku-Systematik hakelten ab km 700 elektronisch, sodass sich die Fehlersuche wochenlang hinzog (sonst wäre der km-Stand höher). Die Erkenntnisse aus dem ElektroRad-Test flossen bei Bosch in die

DualAkku-Entwicklung und bei Rohloff in die Optimierung der E-14 ein. Inzwischen läuft die Kombi absolut problemlos.

Zum Rad: Durch den langen Hinterbau, bedingt durch die Bauform des Bosch CX, stellt sich der, bei einem Reiserad für Langstrecken erwünschte, satte Geradeauslauf ein. Bei hoher Hecklast sind in engen Kurven leichte, nachvollziehbare Torsionen im Rahmen spürbar. Tipp: Hecklast teilweise auf den Frontträger verlagern. Das mit dem optionalen Zweitakku 29,6 Kilo schwere Rad (spürbar nur beim Anheben= Transport Zug/Auto. Tipp: im Alltag ohne Zweit-Akku fahren = 4 kg leichter) gefällt mit seinem Schuss Agilität. Die starre Stahlgabel überträgt Steuerbefehle direkt. Sie ist Teil einer bei jeder Ausfahrt geliebten Komfort-Kombi. Zur der auch der fein dämpfende Stahlrahmen zählt, die gelungene Sitzposition und die voluminösen Reifen (auf HighQuality-Laufrädern). Apropos Pneus: Die nachträglich montierten Noppen-Breitreifen (Schwalbe Super Moto-X 27,5“x2,8“ Plus) empfehlen wir als Serien-Ausstattung (keine Platten im Dauertest). Sie erweitern genial den

**Motor:** Schubstark, akzeptable Geräuschentwicklung und Vibrationen, weltweiter Service. Nach dem Bosch-Check (km 700) 20 % mehr Reichweite messbar (statt 160 nun 200 km im priorisierten „Tour“-Modus. Vermutlich Folge eines Bosch Updates bei der Be-/Entlade-Systematik DualAkku). Die Rohloff-E-Schaltung erweist sich als komfortabel im Allroundbetrieb. Beim Ampelstopp legt sie automatisch den Lieblings-Anfahrtschaltgang ein. Die Taster für die Gänge-Wahl sollten größer/erhabener sein. Nur an steilen Anstiegen und bei hoher Gepäcklast: etwas hakeliges Runterschalten (kurz Rücktreten, dann flutscht der Gangwechsel). Sicher auch bei Last: Magura 180 mm Scheibenbremsen.

**Abschluss-Fazit:** Sehr empfehlenswert! Starker Mix aus Geradeauslauf, Agilität, Komfort, Rohloff E-Getriebe und kraftvollem Antrieb. Das Rennstahl mit optionalem Zweitakku ist ein Reise-Souverän, der sich auch für den Alltag und – mit Noppenreifen – auch für leichte Offroad-Reviere bestens eignet. Seine Allround-Eigenschaften machen es für Stahl- / Custommade-Freunde sogar preiswert.