



Highlight: Der rahmenintegrierte Gepäckträger erhöht die Fahrstabilität mit Taschen und lässt sich vielseitig nutzen.



Pegasus Macaron E

Stadtfein

Das Pegasus Macaron E tritt als feines Stadtpedelec mit Riemenantrieb für vergleichsweise wenig Geld an. Im täglichen Einsatz machte es viel Freude.

Technische Daten

Pegasus Macaron E,

2.749 Euro*: Stadt-Pedelec bis 25 km/h. **Rahmen:** Alu, rahmenintegrierter Gepäckträger; **Gabel:** Alu, starr, konifizierter Schaft; **Rahmenhöhen:** He.: 48, 53, 58 [Test], 61 cm, **Trapez:** **Gewicht:** 23,4 kg (gewogen inkl. Pedalen); **zulässiges Gesamtgewicht:** 135 kg; **Antrieb:** Bosch Active-Line, 250 Watt, 4 Fahrstufen; **Akku:** 36 V Li-Io., 400 Wh (500 Wh optional); **Schaltung:** Shimano Nexus 8-Gang-Nabenschaltung; **Radgröße:** 28-Zoll; **Bereifung:** Schwalbe Road Cruiser 42-622; **Bremsen:** hydraulische Scheibenbremse Shimano BR-M315, 180/160 mm; **Gepäckträger:** rahmenintegriert mit Systemzubehör, max. 25 kg; **Lichtanlage:** akkugespeist, vorne und hinten Fuxon LED-Scheinwerfer; **Garantie:** 2 Jahre Rahmen und Gabel. **Besonderheiten:** Continental Riemenantrieb, Ergo-Griffe, winkelverstellbarer Vorbau. pegasus-bikes.de

*Online-Preis bei Redaktionschluss im Pegasus Webshop

Text: Jan Gathmann

Nicht viele Räder, die ich testfahrend nach Hause chauffiere, bestehen den familiären Geschmackstest. Das Pegasus Macaron erzielt mit Kommentaren im Spektrum von „ja, ganz schick“ bis „oh, toll, Papa“ eine gefühlte 4 von 5 auf der stilistischen Beliebtheitsskala. Farblich abgestimmte Komponenten erzielen ihre Wirkung ebenso wie der dezente Retrolook. Technisch gefällt, wie sich Akku und Motoreinheit in den Rahmen integrieren, was übrigens auch beim Trapezmodell klug gelöst ist. Der sehr gute Schutz des Motors gegen Schläge von unten verdient Extralob.

Aber das Macaron E kann mehr, als gut aussehen. Dass „nur“ ein Active-Line-Motor verbaut ist, fällt gar nicht auf. Im Gegenteil: Die Kraftentfaltung ist kultiviert und im gemischten Betrieb auf Stadt und Tour erziele ich trotz kleinem Akku zuverlässig Reichweiten um die 80 km im Eco und Tour-Modus mit gelegentlich eingestreuten Turbo-Schüben.

Dank der nur leicht aufrechten Sitzposition lässt sich das Macaron sportlicher fahren, als es aussieht. Die Gänge wechselt man intuitiv und leichtgängig per Drehgriff. Sehr gut ist das Rad für schwere Alltagsaufgaben geeignet, wie Kinderanhänger ziehen oder den Einkauf. So schafft die große Bremsscheibe vorne auch schnelle Stopps mit mehr Gewicht. Souverän ist die Fahrstabilität mit schwer beladener Einkaufstasche an einer Seite – auch ein Verdienst des integrierten Gepäckträgers, der mit breiter Ablagefläche und Anklickplatz für Systemzubehör den Nutzwert stark erhöht. Auch Details wie

die sehr solide Schutzblechbefestigung und das recht geringe Gewicht zahlen sich im Alltag aus. Klaglos und ohne Pflegebedarf verrichtete der Riemenantrieb seinen Dienst. Die eher einfachen Reifen kamen über die Testdistanz ganz ohne Platten, gehören aber nicht zu den bestgeschützten Modellen.

Ein paar kleinere Kritikpunkte haben sich im Betrieb dennoch ergeben. So korrodierte die Federklappe schon nach der zweiten längeren Regenfahrt. Und die nicht verschraubten Lenkergriffe neigten bei diesem Wetter zum Verdrehen – hier hilft nur ein Upgrade auf geschraubte Modelle.

FAZIT

Das Macaron E gefällt – und sticht optisch wie technisch aus der Menge der Brot-und-Butter-City-Pedelecs heraus. Gemessen an der soliden Sorglosleistung ist der Preis vergleichsweise niedrig.

Bewertung

Einsatzbereich		Bewertung	
Radreise	●●●●○	Fahrleistungen	●●●●●
City/Alltag	●●●●●	Komfort	●●●●○
Fitness	●●●●○	Ausstattung	●●●●●
Gelände	●●●●○	Preis/Leistung	●●●●○
Sitzposition	komfortabel — sportlich	Fahrverhalten	spurstabil — wendig

Testurteil: sehr gut