

SONDERVERÖFFENTLICHUNG Nr. 35

Special-E.de[®]

Das Online-Magazin für alternative Mobilität

FOR 😊 FREE!

Jetzt gratis abonnieren
www.Special-E.de



Made in Germany
with ❤️ by:
goldjunge
publishing

Praxis-Check: Egret X prime

Rollt, wo andere schon rumpeln!

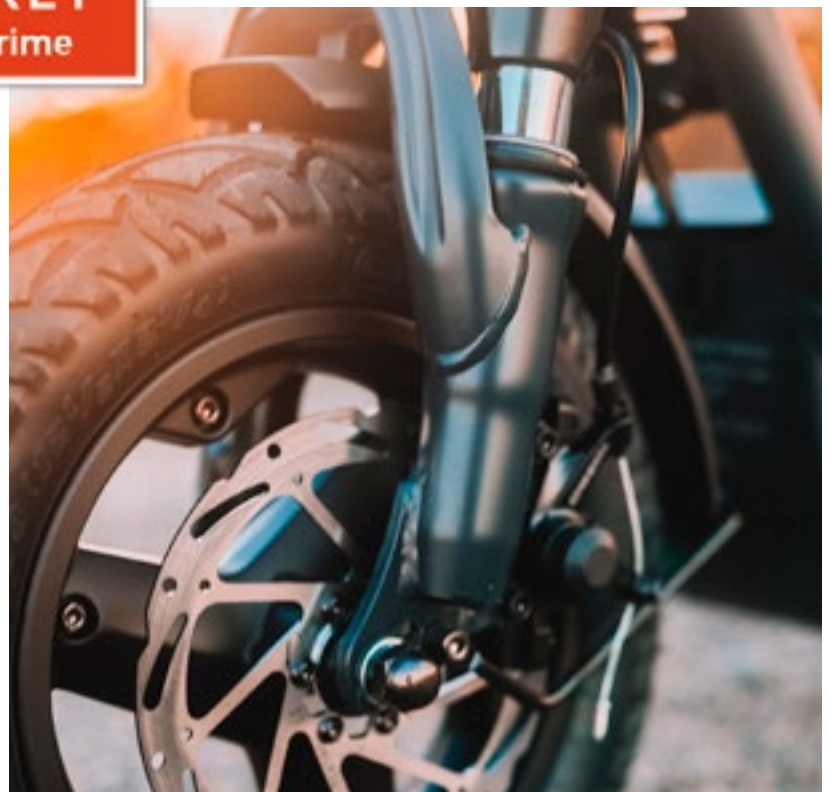
Special-E.de

PRAXIS-CHECK

EGRET

X prime

KAUFTIPP



Der SUV unter den E-Scootern

Große Räder, kräftiger Antrieb, viel Komfort: Wir haben den Egret X prime im Alltag gefahren. Und ja, dieser E-Scooter nimmt das Wort „All-Terrain“ erfreulich ernst.

Von Christoph Wisberg

Egret kommt aus Hamburg, gehört zu den Pionieren der E-Scooter-Szene und hat sich seit 2012 auf hochwertige Premium-E-Scooter spezialisiert. Für unseren Test-Fuhrpark stellte uns die Marke den X prime zur Verfügung. Wir haben den Scooter einige Zeit in unserem Redaktionsbus mitgenommen. Das funktionierte erfreulich unkompliziert, denn er lässt sich handlich zusammenfalten und gut verstauen. Er war unser rollender Fußweg-Verkürzer, unser Parkplatz-zur-Location-Assistent, unser kleines Mobilitätswerkzeug für alles, was zu weit zum Laufen und zu nah zum Autofahren war. Besonders schätzen gelernt haben wir unser Testmodell auch auf längeren Strecken. Zehn bis zwanzig Kilometer am Stück waren keine Mutprobe, sondern gehörten durchaus zum Alltag. Und genau hier zeigt sich bei E-Scootern ziemlich schnell, ob man auf einem Fahrzeug steht – oder auf einem elektrifizierten Kompromiss mit Lenker.

Schlechte Wege? Der Egret nennt das Arbeitsweg

Die 12,5-Zoll-Luftreifen, der breite Lenker, der stabile Rahmen und die Frontfederung machen den vielleicht wichtigsten Unterschied. Geflickte Radwege, Schotterpassagen, oder Bordsteinkanten verlieren spürbar an Schrecken. Statt beleidigt über Unebenheiten zu poltern, rollt der X prime mit einer gewissen norddeutschen Sachlichkeit darüber hinweg. Praktisch ist auch dass der X prime über teilbare Felgen verfügt, so dass ein Reifenwechsel unkompliziert ist. Dazu passt der Antrieb. Mit 1.350 Watt Spitzenleistung und 41 Newtonmetern Drehmoment schiebt der Scooter ganz ordentlich an. Das ist kein wildes Reißen am Lenker, kein elektrisches Testosteron-Gehabe, sondern kontrollierter Vortrieb. Man spürt: Da ist Reserve.

Auch bei der Reichweite gibt sich der Egret erwachsen. Laut Hersteller sind bis zu 65 Kilometer möglich, die Ladezeit liegt bei rund 6,5 Stunden.

Blinker gibt es vorne und hinten – ein echtes Plus im Alltag. Wer auf einem E-Scooter schon einmal versucht hat, elegant Handzeichen zu geben, weiß: Das sieht selten nach souveräner Verkehrsteilnahme aus, eher nach Yogaübung mit Restzweifel. Hier bleibt die Hand am Lenker. Außerdem an Bord: ein LED-Frontlicht mit 40 Lux, ein Rücklicht mit Bremslichtfunktion und mechanische Scheibenbremsen mit

160 Millimetern Durchmesser. Und die funktionieren ordentlich. Natürlich hat so viel Substanz auch Gewicht. Rund 25 Kilogramm bringt unser Testmodell auf die Waage. Das ist nichts, was man morgens mit einem Croissant in der einen und dem Scooter in der anderen Hand beschwingt in den vierten Stock trägt. Für den Einsatz im Kofferraum, in der Garage oder im Hausflur ist das aber gut machbar. Wer vor allem fahren und nicht schleppen möchte, bekommt dafür Stabilität, Komfort und eine maximale Zuladung von 130 Kilogramm.

Warum 899 Euro plötzlich vernünftig klingen

Wir haben in der Vergangenheit immer wieder E-Scooter verschiedener Anbieter in die Redaktion bekommen. Und sagen wir es vorsichtig: Keiner davon hat unser Verhältnis zu dieser Fahrzeugklasse vertieft. Viele Modelle im Bereich von 200 bis 400 Euro wirkten eher wie rollende Absichtserklärungen. Wackelige Konstruktion, kleines Fahrwerk, nervöses Lenkverhalten, schlechte Bremsen – kurz: Dinge, bei denen man sich fragt, ob der Begriff „Mobilitätswende“ wirklich dafür herhalten muss. Genau deshalb haben wir uns mit dem Thema E-Scooter redaktionell immer wieder schwergetan. Nur weil etwas elektrisch fährt, ist es noch lange kein guter Mobilitätsbaustein. Und nur weil ein Produkt günstig ist, wird es nicht automatisch empfehlenswert. Manchmal ist günstig einfach nur die höfliche Vorstufe von „hätten wir besser gelassen“. Beim Egret ist das anders. Unser Testmodell kostet 899 Euro. Das ist nicht geschenkt, aber eben auch weit entfernt von jenen

Billig-Scootern. Dafür überzeugt der X prime bei Verar-

beitung, Stabilität und Fahrverhalten. Wir haben

dazu auch mit einigen E-Scooter-Experten

gesprochen. In einem Punkt waren sich

eigentlich alle einig: Wer einen wirklich

soliden E-Scooter möchte, muss

in der Regel ungefähr 1.000 Euro

investieren. Bereits für 749 €

bekommt man das Einstiegs-

modell X core, die Bestaus-

stattung X ultra für 1.099 €. Vor

diesem Hintergrund wirkt der

X prime nicht teuer, sondern

eher fair kalkuliert. Unser Fazit

fällt deshalb eindeutig aus:

Wer einen E-Scooter sucht, der

für den echten Alltag gebaut ist,

findet hier ein sehr rundes Gesamt-

paket. Deshalb erhält er von uns eine

Kaufempfehlung.

