



VIVAX  
PASSIONE  
CF

# SCHNELLER, WEITER, HÖHER

Das E-Rennrad Vivax Passione sieht aus wie ein normaler Carbonrenner. Gewicht: knapp zehn Kilo. Motor und Akku: unsichtbar. Und: Es birgt spannende Erkenntnisse

Eines vorweg: Ich bin weder dick noch faul. Und nicht über 60. Ich fahre seit vielen Jahren Rennrad. Aber ich laufe und schwimme auch, mache Yoga, arbeite und habe ein Kind – also nicht unendlich Zeit, um mich zur radelnden Bergziege zu trainieren. Ausschließlich Rennrad zu fahren wäre mir ohnehin zu fade, nur alleine zu fahren ist es aber auch. Und da liegt die Crux: Meine Freundinnen zeigen mir den Vogel: zu schnell, zu weit, zu viele Berge. In Männergruppen dagegen fühle ich mich oft ein bisschen als Bremse. Und zwischendurch mal geschoben werden? Kommt nicht infrage! Ist das E-Rennrad Vivax Passione CF also meine Rettung? Der Carbonrenner sieht aus wie ein ganz normales Rennrad und wiegt nur knapp zehn Kilo. Der Motor liegt unsichtbar im Sattelrohr, der Akku ist je nach Kapazität in der Trinkflasche oder Satteltasche versteckt, der Taster zum An- und Abschalten des Motors dezent am Lenkerende platziert. Ein Display braucht es nicht. Es gibt nur eine Unterstützungsstufe, die Akkuladestandsanzeige leuchtet direkt an demselben. Auch

die Motorsteuerung ist unkonventionell: Der Motor im Sattelrohr treibt die Kurbel von innen an. Sein Output ist nicht abhängig von der Kraft, die man aufs Pedal bringt, sondern von der Trittfrequenz. Je nach Variante entfaltet sich sein Leistungsmaximum von 110 Watt bei 75 oder 90 U/min. Kurbelt man langsamer oder schneller, reduziert sich die Unterstützung entsprechend. Das hört sich kompliziert an, doch schon beim ersten Test in hügeligem Gelände bekommt man ein Gefühl dafür, wie man kurbeln muss, um die maximale Unterstützung zu nutzen und wie man mit der Intensität spielen kann. Ebenso schnell findet man heraus, ob die 75er- oder 90er-Variante des Motors die passende ist – schließlich hat jeder in Sachen Trittfrequenz eine andere Komfortzone. Guter Nebeneffekt in beiden Fällen: Man bemüht sich auch bergauf um einen flüssigen Tritt. Also geht's zum Selbstversuch nach Tirol. Die Region Hohe Salve nennt sich „erste E-Rennradregion der Welt“. Was hinter der mutigen Bezeichnung steckt: In drei Testcentern kann

man Vivax-Räder mieten und erhält eine Einweisung. Akkuwechselstationen gibt es keine, denn mit einer Akkuladung, die für 60 beziehungsweise 90 Minuten Vollbetrieb ausreicht, kommt man auf einer Tagestour gut hin. Man schaltet die Unterstützung ja nicht ständig zu. Patrick Ager, passionierter Rennradler und Wirt des Gasthofs Oberbräu in Hopfgarten – eines der Vivax-Testcenter – nimmt mich mit auf eine große Sonntagsrunde durch die Berge seiner Heimat. Beim Einrollen durchs Inntal – flach und flott – würde ich mich normalerweise schon vorsichtshalber in den Windschatten verziehen. Heute schalte ich den Motor zu und kurble mit Grundlagenpuls nebenher. Dann biegen wir ab in ein ruhiges Tal, es geht bergauf. „10 Prozent, wir fahren 12 km/h“, kommentiert Patrick mit Blick auf seinen Radcomputer. „Des passt.“ Für mich passt es auch. Dank Motor. Der summt zwar etwas ungewohnt durch die Stille der Natur, ermöglicht es mir aber, entspannt zu bleiben, wo ich sonst schon schweisgsam konzentriert wäre auf mich, meinen Atem – und meine Bedenken: Wie weit geht

## VIVAX PASSIONE CF

**Info** [www.vivax-assist.com](http://www.vivax-assist.com)  
**Preis** 5.649 Euro **Gewicht** 9,9 kg  
**Rahmengrößen** 48, 51, 54, 57, 60 cm

### AUSSTATTUNG

**Motor** Vivax assist, 200 W; Leistungs-Output 110 W (Variante 4.75) bzw. 100 W (Variante 4.90); 730 g  
**Akku** Lithium-Ionen; Trinkflasche: 180 Wh, ca. 60 min. Laufzeit, 985 g; Satteltasche: 180/270 Wh, ca. 60/90 min. Laufzeit, 850/1.250 g  
**Bremsen/Schaltung** Shimano Ultegra/Shimano Ultegra 11-fach  
**Laufräder/Reifen** Shimano RS 700 x 23c/Schwalbe Ultramo ZX

**Vivax Nachrüstset** 2.699 Euro

**Infos zu den Testcentern**  
[www.kitzbueheler-alpen.com](http://www.kitzbueheler-alpen.com)

der Pass? Wird's noch steiler? Kommt danach noch einer? Schaffe ich das alles? Jetzt genieße ich die wohl-dosierte Anstrengung und kann mich dabei noch fröhlich unterhalten, ohne aus der Puste zu kommen.

### EINFACH DAVONZIEHEN

Irgendwann wird es steiler. Die Übersetzung zwingt mich in einen Tretrhythmus, der mir – und dem Motor – eigentlich zu langsam ist. Jetzt will ich es wissen. Ich trete los. Ich kurble schneller, bis der Motor wieder richtig zieht, gehe in den Wiegetritt, steige so kräftig in die Pedale, wie ich es ohne Motor tun müsste. Mein Atem geht heftiger. Hundert, zweihundert, dreihundert Meter, dann blicke ich mich um. Patrick ist zurückgefallen, ganz klein sieht er aus, da hinten. In mir jubelt es. Ist das Stolz? Ist er verdient? Egal, es fühlt sich großartig an. Ich trete noch eine Weile weiter, dann lasse ich mich in den Sattel sinken – und tue etwas, was ich sonst immer zähneknirschend mitansehen musste: Ich wende, rolle zurück und platziere mich mit Schwung grinsend neben meinen Mitfahrer. „Hach, einmal in meinem Leben wollte ich das auch so machen wie ihr Männer. Wie die jungen Hunde.“ Dafür ernte ich nur ein Schnauben. Der Schweiß tropft Patrick schneller von Stirn und Nase als seine Beine kreiseln und er keucht: „Ich bin am Limit. 255 Watt. Maximalpuls. Und keine Chance.“

Ich bin begeistert. Und erlaube mir folgendes Urteil: Das Vivax Passione bietet zwei Chancen. Erstens: Es gleicht Leistungsunterschiede aus. Der Stärkere radelt normal, der Schwächere kann mithalten. Oder zweitens: Es hebt das Leistungsniveau. Der Schwächere fährt so intensiv wie ohne Motor, ist damit aber schneller – und der Stärkere kann sich schön plattmachen. Bleibt noch eine Frage: Wie kommt das männliche Ego damit zurecht? Wäre Patrick frustriert, wenn seine Frau so ein Rad hätte und er nicht mehr klar überlegen wäre? „Nein“, antwortet er entschieden. „Es würde mich motivieren.“ Wir kurbeln entspannt weiter bergauf. Bei der Kaffeepause treffen wir eine Gruppe Innsbrucker Rennradler. Patrick zeigt ihnen meinen Renner und verrät dessen Geheimnis. Mir ist das zuerst etwas peinlich, doch die Reaktionen beruhigen mich: große Neugier, amüsiertes Staunen, Faszination. Von Skepsis keine Spur. Abfällige Bemerkungen, Seitenblicke? Fehlanzeige. Weiter geht's auf einer rauschenden Abfahrt, dann in hügeligem Auf und Ab oberhalb des Inntals zurück. Jetzt lasse ich die Unterstützung an den Rampen öfter mal aus, gönne Patrick die ein oder andere Bergwertung. Am allerletzten Anstieg dann scheint der Motor nicht mehr richtig zu schieben – und die Ladestandsanzeige bestätigt: Der Akku macht langsam schlapp. Meine Beine auch. Doch zugleich fällt mir auf: Zu keinem Zeitpunkt hatte ich Angst, dass die Tour zu weit, zu steil oder ich zu langsam sein könnte. Glücklicherweise und müde, aber nicht kaputt, steige ich vom Rad. Der Radcomputer zeigt 75 Kilometer, 1.200 Höhenmeter und eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 25 km/h. Ordentlich. Jetzt muss ich nur noch meine Abfahrtsperformance verbessern. Bergab lag Patrick nämlich immer ganz weit vorn.