



SUMMARY Good, safe, fast: a bike of superlatives and not just in technology and looks: also in price. At 16,499 Euro it is by some way the most expensive pedelec that ExtraEnergy has ever tested. Test winner in Sport Road Pedelecs.

It's almost a pity to ride it through the mud: for this sort of money you might just prefer to hang it on your living room wall as an object of engineering art. But the tests showed that the handling and ride performance, and not least the fun factor, are just as exceptional as the price.

The M1 Spitzing Worldcup Type R, with its fast, sporty enduro style, gives motor assistance up to 75 km/h, according to the manufacturer. Riding slowly requires huge amounts of self-restraint. In the test it achieved a remarkable 35.1 km/h average speed on the Hills course.

The average motor power on the Tour section was 467.3 W, giving a power assist factor of 2.34, and this with an average speed of 36.7 km/h over a still very respectable range of 57.8 km.

"A beast of a bike which is still surprisingly good to ride even without the motor" was the test riders' verdict.

KEY POINTS

- + High range: City
- + High power assist level: Tour/Hills
- High purchase price
- Loud motor

FAZIT Gut, sicher, schnell. Ein Rad der Superlativen, nicht nur bei der Technik und der Optik, sondern auch im Preis. Mit 16.499 Euro das mit Abstand teuerste Pedelec, das ExtraEnergy je getestet hat. Testsieger Sport Road Pedelec.

Eigentlich fast zu schade, um damit durch den Dreck zu fahren. In dieser Preisklasse könnte man es sich auch im Wohnzimmer als Technikunobjekt an die Wand hängen. Aber die Tests haben gezeigt, dass die Fahreigenschaften und die Fahrleistungen sowie der Fahrspaß genauso einmalig sind wie der Preis.

Das M1 Spitzing Worldcup Typ R unterstützt in sportlicher, schneller Enduro-Optik laut Herstellerangabe bis 72 km/h. Langsames fahren setzt hohe Selbstbeherrschung voraus. Im Test erzielte es sagenhafte 35,1 km im Durchschnitt auf der Bergstrecke.

Die durchschnittliche Motorleistung auf der Tourenstrecke lag bei 467,3 W bei einem Unterstützungsfaktor von 2,34 und führte mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 36,7 km/h zu einer immer noch sehr stattlichen Reichweite von 57,8 km.

„Ein Monster-Gerät, das auch ohne Motor überraschend gut zu fahren ist“, urteilten die Testfahrer.

BESONDERHEITEN

- + hohe Reichweite Stadt
- + hohe Unterstützung Tour/Berg
- hohe Anschaffungskosten
- lauter Antrieb



LINKS Optisch dominant und schön ist der flächige, die Komponenten integrierende Kohlefaser-Rahmen und die 6 Speichen Kohlefaser-Laufräder. Mit 19,3 kg Fahrzeuggewicht ohne Batterie erstaunlich leicht. Mit der 880 Wh Batterie dann allerdings doch wieder bei 24,6 kg. Wenn man, wie bei Rennwagen üblich, das Leistungsgewicht messen würde, dann wäre das Spitzing Weltcup weltweit konkurrenzlos.

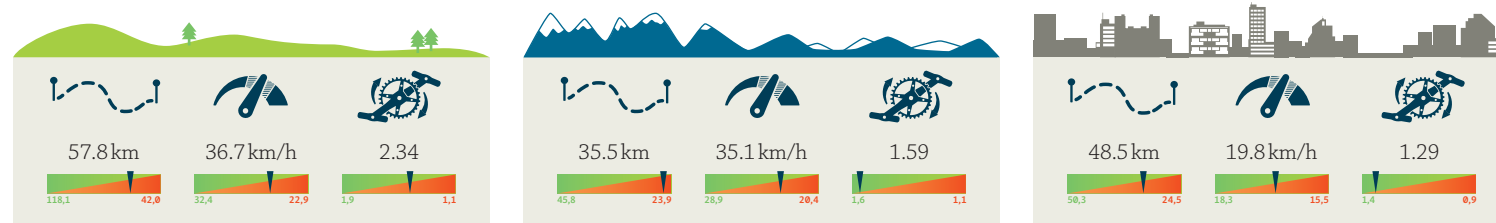
RECHTS Der TQ Mittelmotor in seiner ungedroselten Version mit 850 Watt Nennleistung hat auf der Bergstrecke gezeigt, was er kann. Dort leistete der Motor durchschnittlich 707,6 Watt. Erstaunlich ist, dass die Kettenschaltung und die Fahrradkette dies aushielten. Um die Fahrradkomponenten so weit wie möglich zu schonen, ist ein Schaltsensor verbaut, der im Moment des Schaltens den Motor kurz herunterregelt.



LEFT The angular carbon fibre frame, built around the various components, and the six-spoke carbon fibre wheels, are visually dominant and rather lovely. Weighing just 19.3 kg without battery, it is remarkably light. With the 880 Wh batteries this does go back up to 24.6 kg, but if, as is customary with race vehicles, you work out the power to weight ratio, then the Spitzing Weltcup is unrivalled worldwide.

RIGHT The TQ mid motor, which in unregulated form has a nominal power rating of 850 W, showed what it can do on the Hill course, where the motor power averaged 707.6 W. It is astonishing that the derailleur gears and chain endured this. To protect these cycle components as much as possible a shift sensor is used to throttle back the motor briefly at the moment of gear shifting.

MEASURED VALUES & PRICES MESSWERTE & PREISE



ERGONOMIC TEST ERGONOMIETEST

Battery removal Akku entnehmen	3.4
Unique charger identification Eindeutige Zuordnung des Ladegeräts	2
Battery replacement Akku einsetzen	3.2
Mounting to car carrier Befestigung auf Heckträger	5.1
Ease of carrying (grip points on frame) Tragbarkeit (Griffmögl. am Rahmen)	4.8
Lifting over load sill (lifting bike) Auf Ladekante heben (Fahrrad hochheben)	3.6
Ergonomic adjustment Ergonomische Anpassung	2.6
Selecting ride mode Fahrmodus einstellen	3.1
Ride quality with motor assist Fahreigenschaften mit Motorunterstützung	2.8
Ride quality without motor Fahreigenschaften ohne Motor	3.6
Drive noise level Antriebslautstärke	4.9
Ease of use Bedienkomfort	3.2
Stability when parked Standfestigkeit beim Abstellen	?????
Design and appearance Design und Optik	3.5

		24.6 kg	16499 €
		5.3 kg	999 €

CONTACT KONTAKT 联系方式

M1 – Sporttechnik GmbH & Co. KG
 Am Weigfeld 15 · D-83629 Weyarn
 0049 8020 90891170
 0049 8020 90891177
 info@m1-sporttechnik.de
 www.m1-sporttechnik.de

BIKE DATA FAHRRADDATEN

MAX ????.?? kg



SENSOR TYPE Torque, speed and shift sensors

EXTRAS Full suspension with remote-operated Fox Float CTD shock. Carbon Kit: motor-protector, rims, handlebar, seatpost; upgrade price €9600; base price €6899

SENSORART Kraft-, Geschwindigkeits-, Shiftsensor

EXTRAS vollgefedert Dämpfer Fox Float CTD fernbedienbar; Carbon-Kit: Motor-Protector, Felgen, Lenker, Sattelstütze Aufpreis 9600€; Grundpreis 6899€