

Denver Thor SCO-85351 im Test

von Erik Fülöp

Das dänische Unternehmen Denver ist bereits seit 30 Jahren im Bereich Elektronik aktiv. Nach einigen in Deutschland nicht straßenzugelassenen E-Scootern hat Denver Ende 2019 mit dem Modell Thor (SCO-85351) ihre Expertise in den ersten auch in Deutschland zulassungsfähigen E-Scooter einfließen lassen. Das Modell befindet sich preislich im unteren Mittelfeld, verspricht jedoch auf dem Papier großartige Eigenschaften. Ob Denver diese Versprechen halten kann, klären wir im ausführlichen Test.

Design und Verarbeitungsqualität

Der Denver Thor kommt in einem großen Karton. Darin befindet er sich beinahe komplett aufgebaut. Einfach die beiden Griffe in die Lenkstange drehen und zwei Schrauben (Klingel und Bremsgriff) festdrehen – fertig. Wir sind überrascht, wie wenig wir für den Aufbau machen müssen. Mit im Paket sind eine dicke Gebrauchsanleitung in verschiedenen Sprachen, selbstverständlich auch auf Deutsch, das Ladegerät sowie eine Ventilverlängerung, um bequem die Reifen aufzupumpen. Bereits beim Aufbau fällt die hochwertige Verarbeitung auf. Alle Schweißnähte sind sauber ausgeführt, nirgendwo finden sich ein scharfer Grat oder Produktionsrückstände. Die matt schwarze Lackierung weist keine Lacknasen oder ähnliche Fehler auf. Auch die Rahmenkonstruktion macht einen sehr massiven Eindruck.

Als Erstes sticht das außergewöhnliche Trittbrett ins Auge. Wo andere Hersteller auf Kunststoff setzen, handelt es sich hier um ein Holz/Fieberglas-Verbundmaterial, welches mit dem rauen Griptape auf der Oberseite etwas an ein Skateboard erinnert. Praktisch: Das Griptape lässt sich somit einfach austauschen, sobald es nicht mehr hält, was es verspricht. Zu Beginn haben wir ein paar Bedenken, was eine langfristige Wetterfestigkeit angeht. Jedoch sind auch die Kanten sauber versiegelt, so dass der Nutzer die Vorzüge des IPX4-Spritzwasserschutzes in Anspruch nehmen kann. Regenfahrten dürften damit kein Problem sein, jedoch sollte der Scooter nicht tagelang draußen im Regen stehen.

Der Klappmechanismus wirkt ebenfalls sehr solide. Einfach den chromfarbenen Sicherungshebel nach oben ziehen und die Verriegelungsklappe öffnen. Die innenliegenden Kabel wirken gut geschützt. Lediglich der kleine Sicherungshebel klappert beim Transport im zusammengeklappten Zustand etwas.

Die gesetzlich vorgeschriebene Lichtanlage ist außen an der Lenkstange und hinter dem Trittbrett angebracht. Diese wirkt im Vergleich zur einer integrierten Beleuchtung nicht so elegant, bringt jedoch den Vorteil, dass die Beleuchtung einfacher repariert werden kann (zum Beispiel nach einem Unfall). Die ebenfalls gesetzlich vorgeschriebenen Seitenreflektoren sind elegant in die vordere Gabel eingefasst. Das gut lesbare Display ist in den Lenker integriert. Alle sonstigen Kabel und Züge versteckt Denver im Rahmen – für einen Scooter in dieser Preisklasse wirklich beachtenswert. Ein winziges Manko ist uns aufgefallen: der massive Kennzeichenhalter, ist einen Millimeter zu schmal für unseren Aufkleber. Da es sich aber nur um den Rand handelt, lässt sich das Problem leicht selbst beheben.

Bedienung und Handhabung

Mit 14 Kilogramm bewegt sich der Denver Thor trotz seiner massiven Verarbeitung im Mittelfeld und ist leichter als ein Kasten Bier (17-18 Kilogramm). So lässt er sich auch über kurze Strecken problemlos tragen oder ins Auto heben. Mit seinen 108 Zentimetern in der Länge (Vorderrad bis Kennzeichenhalter) und 48 Zentimetern in der Breite (Griffende bis Griffende, abschraubbar) passt der Thor problemlos in den Kofferraum eines kleinen Peugeot 208.

Zur Bedienung befinden sich unterhalb des Displays zwei gummierte Knöpfe. Durch einen mehrsekündigen Druck auf die linke Taste schaltet der Nutzer den Scooter ein und aus. Mit dem rechten Knopf rotiert er durch die 3 verschiedenen maximalen Geschwindigkeiten (10, 15 sowie 20 km/h). Die momentane Auswahl wird durch eine farbliche Veränderung einer kleinen LED im Display signalisiert. Dies kann bei Gebrauch durch Kinder praktisch sein, um die maximale Geschwindigkeit drosseln zu können. Allerdings merkt sich der Roller diese Einstellung nicht und startet nach dem Einschalten stets im 10-km/h-Modus, wodurch dieser jedes Mal angepasst werden muss. Das Display zeigt neben dem Fahrmodus und der Geschwindigkeit ebenfalls den Batterieladestand in vier Schritten an.

Über den rechten Daumenhebel beschleunigt der Roller. Der linke Daumenhebel aktiviert eine starke elektrische Bremse im Vorderrad. Neben der elektrischen Bremse befindet sich am rechten Griff ein Bremshebel für die Trommelbremse im Hinterrad. Zusätzlich ist noch eine Trittbremse verbaut, die über Druck auf den hinteren Fender mittels Reibung das Hinterrad zusätzlich abbremst. Es ist löblich, dass Denver beim Thor drei wartungsarme Bremssysteme verbaut. Einige Hersteller verlassen sich lediglich auf eine Trittbremse hinten und eine elektrische Bremse vorne. Dies genügt zwar den gesetzlichen Anforderungen, jedoch kann die Trittbremse bei Nässe ihre Effektivität verlieren.

Im Alltag machen einige Details auf sich aufmerksam, die den Komfort deutlich erhöhen. Zum Beispiel befindet sich am Lenkrohr unter den Bedienelementen ein Haken. Dieser ist nicht nur für Gepäck gedacht, im zusammengeklappten Zustand rastet er außerdem im hinteren Schutzblech ein und verhindert ein Verdrehen des Lenkers beim Tragen. Wenn der Nutzer den Scooter allerdings nicht jedes Mal beim Einkaufen tragen will, kann er ihn auch mit einem einfachen Fahrradschloss absperren. Hierfür lässt sich das Schloss einfach durch das Rahmendreieck zwischen Lenkstange und Trittbrett ziehen.

Fahrverhalten

Die 8,5-Zoll-Luftreifen sorgen für ein sehr ruhiges Fahrverhalten. Selbst Fahrten über schlecht asphaltierte Straßen, Schotterwege oder kleines Kopfsteinpflaster sind trotz fehlender Federung noch angenehm. Hier hätten ungefederte Vollgummi-Rollen die Fahrt unmöglich gemacht. Am nächsten kommt das Fahrverhalten sehr prallen Cityrad-Reifen. Wichtig zu erwähnen: umso größer die Reifen, desto höher der Abstand vom Boden und damit auch ein höherer Schwerpunkt. Hier findet Denver mit 8,5 Zoll einen schönen Mittelweg mit ausreichend Bodenfreiheit und angenehmen Fahrgefühl.

Der Denver Thor ist mit einem 350 Watt starken Motor ausgestattet. Dies ist für E-Scooter bis 1000 Euro meist die obere Leistungsgrenze. Bereits bei einem kleinen Vorwärtsimpuls durch Abstoßen vom Boden setzt der Vorderradmotor ein und beschleunigt beinahe geräuschlos konstant auf die vollen 20 km/h. Dabei kann der Nutzer jederzeit die Beschleunigung unterstützen, indem er sich zwei bis drei Mal abstößt. Üblich bei 350-Watt-Motoren ist auch die Schwäche bei Steigungen. Bei einer 10-prozentigen Bergfahrt über 100 Meter sinkt die Geschwindigkeit auf Schritttempo. Hier ist ein zusätzliches Abstoßen nötig, um eine höhere Geschwindigkeit zu halten.

Abgebremst wird durch die drei oben genannten Bremssysteme. Alle drei Bremsen sind sehr gut dosierbar, jedoch greifen die Trommel- und die elektronische Bremse am stärksten und lassen den Roller in Gefahrensituationen innerhalb von kurzen 2,1 Metern anhalten.

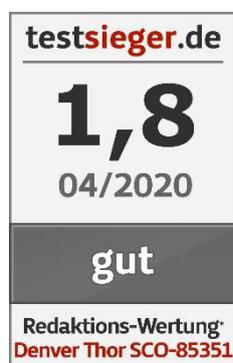
Die Bereifung weist ein Profil auf, womit Fahrten auf nasser Fläche auch möglich sind. Mit 53 x 16 Zentimetern hat das Trittbrett eine angenehme Größe, sodass selbst größere Füße bequem Platz finden. Die vordere Biegung des Trittbrettes ist nicht nur optisch schön anzusehen, sondern hilft im Falle einer Gefahrenbremsung die Balance zu behalten. Auch die gummierten Mountainbike-ähnlichen Griffe federn Vibrationen sanft ab und bieten selbst bei Nässe guten Halt. Einziges Manko, die Lenkstange ist nicht höhenverstellbar, wodurch es bei sehr große Personen zu unbequemen Fahrhaltungen kommen kann.

Akku und Reichweite

Denver gibt die maximale Reichweite des Thor mit 25 km/h an. Nun wird dieser Wert im Labor unter Testbedingungen ermittelt und man sollte sich auf diese Angaben nie verlassen. Abweichungen bis zu 50 Prozent sind bei den Herstellern durchaus üblich.

Bei unserer Testfahrt versuchen wir, eine möglichst diverse Fahrt über verschiedene Straßenbeläge und Geländearten zu erzeugen, um ein realistisches Bild zu testen. Hierbei wird der E-Scooter mit 85 Kilogramm Körpergewicht über Asphaltstraßen als auch über Schotterwege (circa 25 Prozent der Fahrt) und über eine gesamte Höhendifferenz von 100 Metern, welche sich über mehrere kurze Etappen verteilt, bewegt. Nach einer gesamten Strecke von 16 Kilometer gibt der Scooter zwar noch Gas, jedoch fällt die Geschwindigkeit für einen weiteren Kilometer auf 15 km/h und im Anschluss auf knapp 10 km/h und der letzte Batteriestrich beginnt rot zu blinken. Somit sehen wir die Fahrt als beendet an. Unter diesen erschwerten Bedingungen ist die Fahrleistung ein absolut solider Wert. Auch positiv anzumerken ist, dass der Motor nicht abrupt aussetzt, sondern langsam die Leistung reduziert, um das Maximum an Reichweite zu erreichen. Nach 4 Stunden am mitgelieferten Ladegerät ist der Akku wieder voll. Dieser wird über einen zwei-poligen Ladeanschluss unter dem Trittbrett geladen und mit einem einfachen Gummistopfen wasserfrei gehalten.

Im Inneren des Denver Thor befindet sich ein Lithium-Ionen-Akku. Er besteht laut Hersteller aus 30 Lithium-Ionen-Zellen des Typs 18650. Dieser Typ ist standardisiert und leicht erhältlich. Es ist davon abzusehen und höchst gefährlich, selbst Hand an den Akku zu legen. Jedoch kann davon ausgegangen werden, dass der Akku auch nach einigen Jahren in Benutzung durch einen Fachmechaniker ausgetauscht werden kann.



Fazit

Wer auf der Suche nach einem wartungsarmen und zuverlässigen E-Scooter ist, kann getrost beim Denver Thor zugreifen. Besonders für seine Preisklasse überzeugt der Scooter mit einer guten Verarbeitungsqualität, dem außergewöhnlichen Trittbrett, dem hervorragenden Bremssystem und dem angenehmen Fahrgefühl. Mit Blick auf kleine Details, wie dem Gepäckhaken, hat Denver einen alltagsfähigen E-Scooter auf den Markt gebracht, der keinen Frust aufkommen lässt.