



GEOS

# Pendler-Schmuckstück

FOTO: CLAUDIUS TEWIS

Ein Stahl-E-Bike mit voll integriertem Akku – das ist wahrlich nicht alltäglich! Geschaffen hat das schlanke Urbanbike der Berliner Start-up-Gründer Peter Hanstein mit einer ganzen Handvoll in der Szene renommierten Fahrradentwickler. Herausgekommen ist ein kompromisslos stylisches, dabei äußerst fahrbares Pendlerrad: das GEOS.

Wenn ich gewusst hätte, wie vielschichtig die Entwicklung eines E-Bikes ist, ich hätte wahrscheinlich nie damit angefangen“, sagt Peter Hanstein, der Macher hinter dem GEOS. Der Entrepreneur ist inzwischen aber sehr froh, dass er es gewagt

und mit dem schlicht GEOS bezeichneten Bike einen für seine Begriffe echten Traum entwickelt hat. Alleine war er dabei nicht.

## Erste Ideen

Am Anfang stand ein leichtes E-Bike, das Hanstein kaufte und sich sofort ins Minimalistische verliebte. Mit der Zeit fielen ihm aber Details am Rad auf, die er womöglich nicht besser, aber anders machen würde. Also fing er 2015 an zu tüfteln. Das Ziel: Ein schnörkellos schönes, funktionales, voll integriertes und sportliches E-Bike mit Stahlrahmen zu entwickeln – und das zu einer Zeit, in der das Gros der Pedelecs für die damalige Zielgruppe gebaut wurde: oft unförmige, schwere Tiefeinsteiger-Räder mit aufgesetztem Akku für eher ältere Fahrer. Ob die das wirklich so wollten? Hanstein stellte das in Frage. Er ist überzeugt: Es gibt einen Markt für seine Vision vom perfekten E-Bike. Mit ins Boot springen der Informatiker Michael Ruffer von der Uni Würzburg und der renommierte Rahmenbauer Florian Haeussler aus Berlin, wo Hansteins Start-up ansässig ist. Er selbst kümmert sich vor allem um den Businessplan und den Aufbau all dessen, was

neben einem funktionierenden Fahrrad gebraucht wird: Vertriebswege, Service, Infrastruktur allgemein.

## Das Herz des Rads: der Stahlrahmen

Optisch wie technisch im Zentrum des GEOS steht der Stahlrahmen. Stahl als Werkstoff hat ganz besondere Eigenschaften. So dämpft er deutlich besser als starre Aluminium-Rohre, ist dabei nicht wesentlich schwerer als Alu. Ober- und Unterrohr sind beim GEOS dreieckig mit abgerundeten Spitzen. Sie passen sich somit den Akkuzellen an, die ebenso wie die gesamte Elektronik im Rahmen integriert sind. Da Zellen und Steuerung in beiden Rahmenrohren verbaut sind, ergibt sich die insgesamt schlanke Silhouette des Rads.

Auch das übrige Rad ist dezent gezeichnet. Die Gepäckaufnahme, im Testrad mit Ortlieb Quick-Lock 3.1-System ausgestattet, ist eine Eigenkonstruktion aus filigranen Streben, die aber dennoch bis zu 30 Kilogramm Gepäck schultern. Sie sind ebenso mattschwarz wie die Spritzschützer, die Carbon-Starrgabel und die Vorbau-Lenker-Einheit. Das Cockpit

ist so minimalistisch wie möglich gestaltet: zwei Bremshebel, die Pinion-Tasten sowie ein kleiner, trotzdem selbst mit dicken Handschuhen gut zu bedienender Knopf für die Motorsteuerung. Mit ihm lässt sich das Rad einschalten, auch die Unterstützungsstufen werden damit angewählt. Beim Einschalten informiert das Tagfahrlicht kurz über den aktuellen Akkustand, es gibt durch Blinken zudem Auskunft über die gewählte Unterstützung. Alle weiteren Fahrdaten und der genaue Akkustand sind in der GEOS-App abrufbar. Wer ein Display möchte, kann sein Smartphone per SP-Connect am Vorbau befestigen. Der Brooks-Sattel und die etwas wenig komfortablen Griffe passen ebenfalls sehr stimmig zum Bike. Das minimalistische Design runden das Tagfahr- und Rücklicht ab, die den Querschnitt der Rohre aufnehmen und so das GEOS-Emblem Tag und Nacht sichtbar bilden.

Technisch steht der Innotorq-Motor im Mittelpunkt. Dazu kommt das elektronische Pinion-Smart-Shift-Getriebe. Dank des integrierten Innotorq-Drehmomentsensors im Motor ist GEOS der einzige Hersteller weltweit, der die elektronische Pinion mit Drehmomentsensor kombiniert. Peter Hanstein setzt auf den rund 35 Nm Drehmoment entwickelnden Motor aber auch wegen seines sanften Laufs. „Er ist deutlich leiser als vergleichbare andere Heckmotoren, sein Ansprechverhalten dezent, aber kraftvoll.“ Das bestätigt sich bei den Testfahrten. Gänzlich geräuschlos fährt dieses Aggregat indes nicht. Der Motor im Testrad gibt ein leises, hohes Säuseln von sich. Das aber stört kaum, zumal es alsbald vom Fahrtwind überdeckt wird. Denn das GEOS ist gerne schnell unter-

## Das GEOS ist gerne schnell unterwegs. Pedalieren über der Unterstützungsschwelle von knapp 27 km/h? Kein Problem!

wegs. Pedalieren über der Unterstützungsschwelle von knapp 27 km/h? Kein Problem. Dafür sorgen das geringe Gewicht, die sehr gut laufenden und gleichzeitig komfortabel dämpfenden, voluminösen Conti-Pneus und die hervorragende, 600 Prozent gespreizte elektronische Pinion-Getriebeschaltung mit zwölf fein abgestuften Gängen. In leicht welligem Terrain reicht die dezentere der beiden Unterstützungsstufen vollkommen aus. Sie liefert eine merkbare Zusatzpower, ohne dass sich der Antrieb zu sehr in den Vordergrund drängt. In der stärkeren Stufe sieht das ganz ähnlich aus, die Kraft ist allerdings nun deutlich präsenter. Trotzdem fühlt sich der Fahrer immer als die eigentlich treibende Kraft auf dem Bike. Das begeistert Umsteiger, die bisher das klassische Fahrrad liebten.

### Kraftvolle Bremsen

Wer gerne flott unterwegs ist – und das werden Sie auf dem GEOS garantiert sein wollen – will auch sicher und punktgenau verzögern. Das gelingt mit den Magura-Scheibenbremsen vorzüglich. Dosierung und Bremskraft sind hervorragend. Die 4-Kolben-Anlage vorn aus dem Mountainbike-Segment kratzt sogar fast am Überdimensionierten – was natürlich nicht zum Nachteil wird!

### TECHNISCHE DATEN

<b>Preis Testrad</b>	6980 Euro
<b>Gewicht</b>	17,7 kg
<b>zul. Ges.gewicht</b>	120 kg
<b>Größen</b>	M, L*
<b>Rahmen</b>	Stahl, vernickelt
<b>Gabel</b>	Carbon, starr
<b>Schaltgetriebe</b>	elektronisches Getriebe, Pinion C1.12i Smart.Shift
<b>Motor</b>	Heckmotor, Innotorq, 35 Nm
<b>Akku</b>	350 Wh
<b>Reifen</b>	Continental Contact Speed, 28", 50 mm
<b>Laufräder</b>	SES Sandmann
<b>Bremsen</b>	hydr. Scheibenbremsen, v: Magura MT5 4 Kolben h: Magura MT4 2 Kolben
<b>Beleuchtung</b>	integriertes Tagfahr- und Rücklicht, Lupine-Scheinwerfer vorn optional
<b>Sattel</b>	Brooks Cadmium C17 AW
<b>Lenker/Vorbau</b>	GEOS, Aluminium, Vorbau: 90 mm, Lenker: 620 mm, SP-Connect-Handyhalterung
<b>Gepäckträger</b>	GEOS, Quick-Lock 3.1, Zuladung bis 30 kg

\* Testgröße

### Fazit

Peter Hanstein hat sich viel vorgenommen – und hält alles. Das GEOS ist ein Traumrad für E-Bike-Fahrer, die Style und Funktionalität vereint sehen wollen. Es fährt dabei auf Asphalt wie Schotter ähnlich souverän. Die Ausstattung ist extrem hochwertig, lässt sich zudem im Konfigurator stark individualisieren. Einzig der hohe Preis kippt etwas Wasser in den GEOS-Wein.



STEPHAN KÜMMEL



Hinterm Rücklicht in der Verlängerung des Oberrohrs verbirgt sich die Ladebuchse.



Die E-Pinion ist 600 Prozent gespreizt und liefert zwölf fein abgestufte Gänge.



Edel: der GEOS-Schriftzug auf dem schlanken Stahl-Rahmen.