

NCM Moscow plus minus









Gestern bin ich rund 40 Kilometer mit meinem neuen [NCM Moscow](#) (29 Zoll) gefahren und kann einen ersten Testbericht abgeben.

Vorab: Wer sich so ein Fahrrad vom Munde absparen muss, sollte weiterlesen. Wer aber mehr flüssig hat und eine Garage mit Platz für einen Drittwagen, sollte gleich die [Moscow Plus Version](#) kaufen, die rund [400 Euro mehr](#) kostet.

Der Grund: Das Moscow Plus hat ab Werk [hydraulische Scheibenbremsen](#), während bei meinem Rad mechanische Scheibenbremsen von Tektro eingebaut waren. Ich habe in einer Werkstatt für neue hydraulische Bremsen rund 130 Euro bezahlt; wer also nicht unbedingt den besseren Akku der Plus-Version haben will, spart mit dem nachträglichen Einbau besserer Bremsen Geld.

Warnung: Im [Handbuch](#) findet man nichts über den Einbau des Vorderrads. Man kann, obwohl das selbsterklärend sein sollte, dennoch grobe Fehler machen. Ich hatte, wie schon angemerkt, die Gabel verkehrt herum gedreht – dummerweise kann man so auch fahren, bis man eventuell merkt, dass irgendetwas nicht stimmt. Auch die kleine Achse samt Stellschrauben und Federn, die man vorn einziehen muss, wird nicht beschrieben: Auf der

Skizze sieht man so gerade noch, dass die Flügelschraube *rechts* sitzen muss (vgl. 5. Foto). Ich bin erst nach einiger Zeit darauf gekommen, warum die Vorderbremsen schleiften (bei mir saß die Flügelschraube zuerst links).

Beim Anfahren – nach ungefähr fünf Sekunden – schaltet sich die “Anfahrhilfe” des Motors hinzu (geht auch per Knopfdruck am Display). Den allerersten Anschub muss man allein hinkriegen – das Rad wiegt knapp 26 Kilo. Auf ebener Straße merkt man den Motor nicht sehr, aber ab der Stufe fünf fühlt es sich an, als wenn jemand hinten zusätzlich schöbe.

Der Unterschied pro Stufe macht ungefähr drei bis vier Stundenkilometer aus. Mit der ECO-Stufe 1 kommt man ohne große Anstrengung auf 20 km/h, mit Motor auf Stufe 5 ist man auf 25 ohne zusätzliche Kraftanstrengung. Wenn das Rad erst einmal in Schwung ist, schnurrt es ganz schön ab: Auf dem Tempelhofer Feld war ich schon konditionsmäßig ein bisschen angeschlagen, kam aber auf rund 30 km/h. – ohne groß zu keuchen. Bergab – hier die [Halenseestraße](#) nach Süden in Richtung Kurfürstendamm – erreichte ich ohne Mühe mehr als 38 km/h – immer noch bei ECO Stufe 1.

Mir sitzt das Display ein wenig zu sehr mittig, man kommt kaum mit dem linken Daumen zu den Knöpfen, ohne den Lenker loszulassen. Da die – rechts und links jeweils zwei – Hebel für die Gangschaltung direkt daneben angebracht sind, kann man das nicht ändern (ich habe es vergeblich versucht).

Ab Werk hat das Fahrrad nur Reflektoren hinten und vorn, man muss die Lichtanlage selbst kaufen und montieren (daher sind ein paar Dinge am Lenker zu sehen, die *ich* zusätzlich angebracht habe).

Ich habe auch keine Möglichkeit gefunden, eine Halterung für mein [Fahrradschloss](#) anzubringen: An die Sattelstange passt es nicht, weil der Akku im Weg ist. Also muss es immer in den Rucksack.

Ich war in der letzten Woche schon in einer Werkstatt, die gute Kritiken online bekommen hatte. Die reparieren aber keine E-Bikes, aber rieten mir sofort, bessere Bremsen anzuschaffen, was ich ohnehin plante. Mehrere große Läden In Neukölln und auch anderswo lehnten ab – wegen Corona! – sie hätten zu viele Aufträge. Gern geschehen, Sie mich auch.

Bei [Leoncycle](#) in Hannover war stundenlang besetzt und noch nicht einmal eine Ansage, wie lang es ungefähr dauern könnte. Ich hatte gehofft, die könnten mir Werkstätten in Berlin nennen.

Deshalb mache ich jetzt Werbung für den [Bike-Doktor](#) im Prenzlauer Berg: Der war professionell, schnell und auch nicht teuer. Der Fahrraddoktor hat einen Stammkunden gewonnen.