

Mail Empfänger anonymisiert. wurde zumindest an die Hersteller geschickt die am Test teilnahmen:

**From:** Chefredaktion aktiv Radfahren [<mailto:daniel.fikuart@aktiv-radfahren.de>]

**Sent:** Freitag, 10. Juli 2009 16:..

**To:** ...

**Subject:** [Suspect Spam] ExtraEnergy vs. aktiv Radfahren – Gegendarstellung der Redaktion

**Importance:** Low

Hallo ....

diese Gegendarstellung – die auch so im Sinne des Verlags BVA und dessen aktiv Radfahren Produceragentur F.G.H. Mediawerk ist – geht in den nächsten Minuten an die interne Elektrorad-Branche heraus. Wir werden keine öffentliche Debatte daraus machen, die der Branche Schaden zufügt. Und auch im Ton sachlicher agieren und mit Wahrheiten argumentieren.

Bitte schaut sie mal durch und bildet Euch ein eigenes Urteil.

Danke

DANIEL

### **Sehr geehrte Damen und Herren,**

bedauerlicherweise hat sich in Sachen Elektrorad-Test die bisher sehr gute redaktionelle und auch harmonische Zusammenarbeit mit dem ExtraEnergy e.V. und seinem Vorsitzenden Hannes Neupert in den letzten zehn Jahren nun deutlich zum Negativen entwickelt. Seine Kündigung der Zusammenarbeit kam der unsrigen zuvor.

Hintergrund der Eskalation, die Hannes Neupert auf seiner Homepage in zwei Statements zum Test in diffamierender Weise darstellt und mit der Preisgabe von Interna untermauert, sind unterschiedliche Auffassungen von wirtschaftlichem Arbeiten – und betrafen bisher weniger die Marke "aktiv Radfahren" noch die Redaktion selbst.

Da Hannes Neupert allerdings in seiner ersten (veröffentlicht auf [extraenergy.org](http://extraenergy.org) am 3.7.09) sowie in der folgenden zweiten Stellungnahme (9.7.) nun auch direkt die aktiv Radfahren-Redaktion mit unwahren Behauptungen angreift, stellt die aktiv Radfahren Redaktion hier in einer Gegendarstellung an die Branchenbeteiligten die Sachlage richtig.

Der von Hannes Neupert ins Spiel gebrachte Test eines Pegasus "E-Bike2" Elektrorads liegt Jahre zurück. Sie erneut aufzuwerfen, kommt der Marke sowie aktiv Radfahren einer Rufschädigung gleich. Zum Testzeitpunkt präsentierte sich das Rad in einem mit "Gut" zu bewertenden Zustand. Fahrrad, Technik, Fahreigenschaften und Motor harmonierten, ein "Sehr gut" (wie anfänglich von Hannes Neupert behauptet) wurde nicht vergeben. Die Redaktion vergab einen "Preis-Leistungs-Tipp", da es zu diesem Zeitpunkt nur Elektroräder in einem deutlich höheren Preisbereich gab und das Rad für seine Zielgruppe

gut konzipiert erschien. Dass es technisch falsche Stecker besaß, kam erst nach dem Erscheinen des Tests ans Tageslicht – und ist als nachträgliches ExtraEnergy-Argument für ein falsches Testurteil unlauter.

### **Massiv die Unwahrheit ...**

... gesagt wird in der "Stellungnahme Teil 1" auch bezüglich der im Anschluss an die "ExtraEnergy-Strecke" folgenden aktiv Radfahren "Ausprobiert"-Tests.

Hintergrund: Auf Anfrage einiger Elektrorad-Hersteller, die den Startpunkt des ExtraEnergy-Tests im Frühjahr verpasst hatten oder zwischenzeitlich neue Modelle auf den Markt brachten (z.B. Falter), entschloss sich die Redaktion sechs Wochen vor Redaktionsschluss ein Dutzend Räder in einen eigenproduzierten "Ausprobiert"-Test aufzunehmen. Dafür wurde ein seit über einem Jahr bestehendes aktiv Radfahren Elektrorad-Testteam aktiviert (Regensburger Elektrofahrzeuge Stammtisch) und um Elektrorad-affine Tester erweitert, die teilweise privat Elektroräder fahren oder sogar selbst für private Zwecke ("Renn-Pedelecs, Race-E-Bikes") konstruieren.

Hannes Neupert behauptet: "Liefertermin für die Testfahrzeuge war spätestens 5 Tage vor Redaktionsschluss. Also hatte die Redaktion 5 Tage Zeit, die Tests durchzuführen, die Daten auszuwerten, Fotos zu machen und den Artikel mit 11 Fahrzeugen zu produzieren." Und leitet daraus ab: "Entsprechend oberflächlich sind die Resultate."

aktiv Radfahren bat Hannes Neupert schon am 6.7. - also 3 Tage nach Veröffentlichung auf extraenergy.org –, diese Behauptung zurückzunehmen, da sie unwahr ist. Heute am 10.7. ist sie immer noch online.

### **Klar belegbar**

Anhand von Lieferscheinen ist die Tatsache belegbar, dass die ersten beiden Räder bereits am 5.5. (also sechs Wochen vor Redaktionsschluss am 15.6.) im Haus waren. Beide wurden sofort abgetestet, so dass das 7-köpfige Testteam wieder frei für den Empfang weiterer sechs Räder (Anlieferung 28. und 29.5.) war und über das lange Pfingstwochenende ausgiebig testen konnte – in Sachen Tourenreichweite, Bergtest, Alltagsreichweite. Für das Sechserpack verblieben definitiv 14 Tage bis Redaktionsschluss. Am 3.6. kamen zwei Räder (12 Tage bis Redaktionsschluss) und schließlich am 8.6. (über 5 Tage bis Redaktionsschluss) drei Nachzügler an. Um für diese genügend Zeit für ausführliche Erprobungen zu haben, entschloss sich die Redaktion nur zwei der drei angelieferten Pedelecs in den Test aufzunehmen – und eines definitiv auszuschließen.

Fotoarbeiten, Beschreibungen und Auflistungen wurden von der internen Redaktion flexibel gehandhabt: Einige Fotoaufnahmen wurden vor Testbeginn gemacht, viele danach.

Alle Testfahrten führte die extern arbeitende E-Crew auf definierten Wegen (Donauradweg, Eco- & Normalmodus), den Bergtest immer an derselben Steigung (> 4 km bergauf, Power-Modus) oder einem vorher abgesprochenen Stadtzyklus im Normal oder Power-Modus durch. Darüber hinaus wurden von den Mitgliedern anderer Redaktionen die Räder nach Testende erprobt, die z.T. ältere Familienmitglieder damit fahren ließen. Auch deren Randbemerkungen flossen in die Bewertungen mit ein, die im übrigen weitaus ausführlicher formuliert wurden, um das Verständnis der Leser zu erhöhen, auch die Spezifikationen sind explizit, klar und verständlich dargestellt.

### **Wertige Resultate**

Von jedem Rad wurde ein Protokoll erstellt, durch Rückfragen mit den Produktmanagern technische Daten ergänzt und Konzeptideen gehört. Abhängig von der individuellen Reichweite wurde jedes Rad zwischen 120 bis 200 Kilometer weit gefahren – was auf den Tacho-Ständen der Räder mit fest installiertem Fahrradcomputer nachweisbar ist. Da aktiv Radfahren niemals den umfassenden Anspruch des ExtraEnergy-Tests unterminieren wollte, wurde der Test bewusst mit "Ausprobiert" titulierte. Und es wurden aus partnerschaftlicher Rücksicht absichtlich keine Empfehlungen oder Testprädikate vergeben. Alle Elektroräder wurden nicht allein aus technischer, sondern vielmehr aus der Leser-Sicht heraus porträtiert: So simulieren die "Ausprobiert"-Testfahrten eine große Probefahrt über 6 bis teilweise 10 Stunden, aus denen sich die aktiv Radfahren-Redaktion aufgrund ihrer Erfahrung wertende Urteile ableiten kann. Da auch die Akkuladezeiten zu beachten waren, war jedes Rad im Schnitt etwa 4 Tage in der Obhut des Testteams.

### **Ebenfalls eine Unwahrheit ....**

... manifestiert Hannes Neupert mit der Feststellung. "Ganz unmöglich ist die Ermittlung verlässlicher Reichweiten-Angaben, die auf einer Statistik beruhen." Obwohl ExtraEnergy bekannt ist, dass aktiv Radfahren Reichweiten durch Praxis-Fahrttests unterschiedlich konditionierter Fahrer ermittelt, die sämtliche Testräder auf gemeinsamen Ausfahrten zur Ermittlung von Mittelwerten tauschten, ist dieser Passus nach wie vor online. Wir ermittelten lediglich rechnerisch auf Grundlage der Fahrdaten/Batterie-Ladezeiten/Batterie-Kapazitäten, wie viele Kilometer man weiter kommt, wenn der Fahrer eine 45 bzw. 60 Minuten lange Pause einlegt und (im Biergarten) an der dortigen Steckdose "nachtankt". Dieser Berechnungs-Service entstammt dem Wunsch vieler Leser, die diese Information aus einem Sicherheitsbedürfnis heraus wünschen. Alle Testräder wurden vom Chefredakteur in einer finalen 30-Minuten-Runde erneut gefahren, um die von ihm allein geschriebenen Zusammenfassungen und Beurteilungen sorgfältig erneut zu prüfen.

### **Schlussbemerkung: sachlich falsch, menschlich enttäuschend, ziemlich unfair ...**

Dass Hannes Neupert nach Jahren der freundschaftlichen Zusammenarbeit und Tolerierung seiner stets äußerst chaotischen Daten- und Textezulieferung (siehe Editorial aktiv Radfahren 2009) mit entsprechend massivem Stressfaktor für die aR-Redaktion nun die aktiv Radfahren-Testmethodik zur Eigenprofilierung schlecht macht, ist für alle Redakteure menschlich enttäuschend und kollegial unfair.

Durch die Veröffentlichung auf seiner Internetseite wird ein Zwist in den Markt getragen, den das zarte Pflänzchen Elektrorad nicht wirklich braucht und der Branche Schaden zufügt. Deshalb wird aktiv Radfahren kein weiteres Öl ins Feuer gießen und – nach Sachlage heute – kein öffentliches Statement an Endverbraucher abgeben. Die Art und Weise, wie ExtraEnergy diffamiert, entspricht nicht unserer Auffassung des Umgangs. Auch dass Hannes Neupert auf Änderungswünsche der Redaktion bezüglich nachweisbarer Unwahrheiten nicht reagiert und unser privat an ihn übermitteltes, klärende Worte zum aktiv Radfahren Testprozedere nun öffentlich in seinem Affront gegen unser Magazin verwendet, spricht für sich.

Fehler, die in der Berichterstattung entstanden sind, liegen hauptsächlich an der Zulieferung von ExtraEnergy, einige bei uns. Sie konnten aufgrund der zum Schluss ziemlich hektischen Produktionsweise – wir mussten den Druck um einen Tag verschieben, da das Material von Hannes Neupert nur fragmentarisch ins Haus kam und an vielen Stellen unvollständig war – von der Redaktion weder verifiziert noch korrigiert werden. In der nächsten 9-10er Ausgabe von aktiv Radfahren veröffentlichen wir selbstverständlich alle Korrekturen.

Unser Medium bleibt dran am Thema Elektrorad – zum Wohl der Leser und der Branche.

Mit freundlichen Grüßen aus Regensburg – und im Namen des Bielefelder Verlags BVA und der produzierende Agentur F.G.H Mediawerk

Daniel Fikuart  
Chefredaktion aktiv Radfahren

Tel.: +49 (0)941-79607-20  
[daniel.fikuart@aktiv-radfahren.de](mailto:daniel.fikuart@aktiv-radfahren.de)  
[www.radfahren.de](http://www.radfahren.de)

---

F.G.H. MediaWerk GmbH  
Greflinger Straße 3  
D-93055 Regensburg

Geschäftsführer: Johann Fink  
HRB 5075  
Gerichtsstand Regensburg  
Ust.Id.-Nr. De 152637650