



Agile E-Flitzer: Der zweisitzige Roller 1954 L (links) und der Einsitzer 1953 von Kumpen.

## Auf Antrieb gute Kumpane

► Unser Doppeltest zeigt: Das junge Remagener Unternehmen Kumpen bietet mit den beiden Retro-Modellen namens 1953 und 1954 L zwei sehr erwachsen wirkende E-Roller an, die in Sachen Technik und Verarbeitung auf hohem Niveau fahren und in puncto Komfort und Fahrverhalten eine saubere Performance abliefern.

Das muss den „Kumpanisti“ erst mal einer nachmachen. Die beiden E-Motorroller, die das junge Start-up aktuell auf die Räder stellt – den kompakten Einsitzer 1953 und den im klassischen Vespa-GTS-Format rollenden, zweisitzigen 1954 L –, stehen blitzsauber da. Austariert die Proportionen, fein dosiert der Retro-Schick, der auf jegliche Anbiederung oder Nostalgie-Keule verzichtet, edel die Verarbeitung. Da klappert nichts, da gibt es unter den schicken Kunststoffschalen keine versteckten Rostnester, angesichts derer wir schon bei diversen

Wettbewerbern das Näslein rümpfen mussten. Die Schalter und Hebeleien gerieten wertig, das Instrumentenpanel – einziger kleiner Wermutstropfen – dürfte gerne etwas weniger spiegeln, stellt alle notwendigen Daten aber blitzsauber und nicht interpretationsfähig dar. In puncto Styling und Verarbeitung fahren die Remagener Roller-Werker, die in Deutschland konzipieren und finishen und in China vormontieren lassen, klar in der Benchmark-Liga.

Gilt das auch für Motor und Fahrleistungen? Unbedingtes Ja. Die im 50er-Feld antretenden Roller werden beide von bürstenlosen 51-Volt-Motoren in der Hinterradnabe angetrieben und aus Lithium-Ionen-Akkus versorgt. Bis zu 2.500 Watt Leistung entwickelt der Motor im Modell 1953, bis zu 2.800 Watt sind es beim 1954 L. Bei

den Aggregate verzichten auf den martialisches Antritt aus dem Stand, offerieren vielmehr einen fein dosierbaren, den Fahrer niemals überfordernden Antritt. Sanft geht es auch bei vollständiger Öffnung des Handdrehgriffs los, die standardmäßig eingestellten 45 km/h werden sehr zügig erreicht. So geht Leistungsentfaltung im Elektrozeitalter.

Auch Fahrwerk und Bremsen sind bei beiden Rollern auf der Höhe der Zeit, auch wenn der kleine 1953er seinem großen Bruder in Sachen Abrollkomfort und Straßenkontakt nicht ganz das Wasser reichen kann. Das liegt vor allem an den kleineren 10-Zöllern, auf dem der Einsitzer rollt, und an der härteren Abstimmung der Federelemente, die das unter 100 Kilo leichte Rollerchen bei holprigem Geläuf gerne mal zum Springen animieren. Der große Bruder 1954 L nimmt dagegen jede Unebenheit sehr gelassen und bietet in diesem Geschwindigkeitssegment überragenden Cruising-Komfort. Die an beiden Fahrzeugen jeweils an Vorder- und Hinterhand montierten Scheibenbremsen wirken niemals überfordert, sind gut dosierbar und



Das moderne Display ist übersichtlich, zeigt alles Notwendige an, dürfte gerne aber etwas weniger spiegeln.

### Technische Daten

	KUMPAN 1953	KUMPAN 1954 L
<b>ANTRIEB</b>		
<b>Geschwindigkeit</b>	45 km/h (drosselbar auf 25 km/h)	
<b>Motor</b>	bürstenloser Radnabenmotor (Hinterachse)	
<b>Motorleistung</b>	bis zu 2.500 Watt	bis zu 2.800 Watt
<b>Reichweite</b>	50 km mit einem Akku, Mitnahme von drei Akkus möglich	
<b>Akkutyp</b>	Lithium-Ionen (Li-Ion), 29 Ah, 51 Volt	
<b>Bordspannung</b>	12 Volt	
<b>Motorspannung</b>	51 Volt	
<b>Lademöglichkeit</b>	am Akku / am Roller	
<b>Ladezeit</b>	3 bis 4 Stunden mit Standard-Ladegerät	
<b>Stromkosten auf 100 Kilometer</b>	ca. 0,99 Cent	
<b>FAHRWERK, MASSE UND GEWICHTE</b>		
<b>Aufhängungen</b>	Hydraulische Teleskopgabel vorne, Teleskop-Federbeine hinten	
<b>Bremsen</b>	Hydraulische Scheibenbremsen vorne und hinten	
<b>Felgenreife</b>	10 Zoll	12 Zoll
<b>Länge</b>	1.730 mm	1.850 mm
<b>Radstand</b>	1.255 mm	1.355 mm
<b>Sitzhöhe</b>	710 mm	850 mm
<b>Sitzplätze</b>	zugelassen für eine Person	zugelassen für zwei Personen
<b>Gewicht (ohne Akku)</b>	66 kg	88 kg
<b>PREIS</b>	<b>3.849 Euro</b> (inkl. MwSt. zzgl. Nebenkosten)	<b>3.999 Euro</b> (inkl. MwSt. zzgl. Nebenkosten)

packen bei Bedarf auch mal kräftig zu. In Sachen Reichweite sind beide Roller auf der Höhe der Zeit. Der bei beiden Fahrzeugen standardmäßig verbaute Lithium-Ionen-Akku aus dem Hause LG reicht für gute 50 Kilometer. Wer mehr möchte, kann bis zu zwei weitere Akkus unter der Sitzbank mitnehmen – also die Distanz auf bis zu 150 Kilometer ausdehnen. Was aber nicht ganz billig kommt: 999 Euro berechnet Kumpen jeweils für einen Zusatzspeicher. Aufgeladen wird der Akku am Roller oder im Haus über ein mitgeliefertes Ladegerät, das an jede herkömmliche Steckdose angeschlossen werden kann. Etwa vier

Kumpen hat für seine Roller bereits einige Ergänzungsteile im Köcher, darunter schicke Weißwandreifen oder ein Topcase. Auch fürs „Drumherum“ machen die Remagener pffiffige Angebote: Wer will, kann sich ein schickes Lederetui für seine Papier mitbestellen, einen Jethelm im passenden Retrostil, einen praktischen Tragegurt für den Akku, Sattel- oder Werkzeugtaschen in Echtleder und einiges mehr – alles durchgehend im Kumpen-Style gehalten. Ein kleines, aber feines Sortiment, ein durchkomponierter Markenauftritt – auch hier wirkt das junge Unternehmen, das in einer aufwändigen Kampagne gerade Gelder im Crowdfunding-Verfahren gesammelt



Viel Leistung, wenig Platz: Wenn alle drei Akku-Plätze belegt sind, schaffen die Kumpen-Roller bis zu 150 Kilometer am Stück, Stauraum gibt's dann aber nur wenig.



Alles aus einem Guss: Das Zubehör-Sortiment von Kumpen ist zwar nicht groß, passt in Sachen Wertigkeit und Design aber perfekt.

Stunden dauert ein Ladevorgang, wenn der Speicher komplett entleert wurde. Ablagen bieten die beiden Roller in eher überschaubarem Ausmaß. Der große 1954 L besitzt immerhin ein abschließbares Handschuhfach, der kleine Bruder 1953 lediglich ein kleines offenes. Unter den Sitzbänken bleibt neben dem Energiespeicher nur wenig Platz, immerhin kann man sein Handy dort aber über die serienmäßig eingebaute USB-Buchse laden.

sogar Sitzbankfarbe oder werksseitig eingestellte Geschwindigkeit (25 oder 45 km/h) noch ohne Aufpreis gewählt werden können. Nur wer Reichweite und Optik pimpen möchte, darf investieren. Unterm Strich ein faires Angebot.

### UNSERE EINSCHÄTZUNG:

Die Fahrzeuge, die das noch sehr junge Unternehmen Kumpen aktuell auf die Räder stellt, hinterlassen einen reifen, ja ausgereiften Eindruck. Gut verarbeitet, leicht bedien- und manövrierbar, sanft in der Leistungsentfaltung, zupackend beim Bremsen. Dazu ein schicker Auftritt im angesagten Retro-Kleid. Die E-Rollerbauer aus Remagen liefern nahezu ideale Gefährten für den Gelegenheits-Rollerfahrer, den Einsteiger, den eher Ungeübten. Und für diejenigen, der sich in die Welt der E-Fahrzeuge vorwagen möchte, ohne das Risiko eingehen zu müssen, einen Exoten zu kaufen. Kumpen liefert ehrliche Ware für ehrliches Geld. Überhaupt muss man sagen: Das Start-up macht aktuell einen guten Job und legt einen ebenso ausgefeilten wie wohl dosierten Marktauftritt hin. Die Modellrange ist zwar überschaubar, wirkt aber technisch ausgereift, die Zubehörsortimente mit einem kleinen, aber feinen Sortiment macht die Sache rund. Händler mit Interesse an einem hochwertigen, sauber konzipierten, preislich aber durchaus beherrschbaren E-Roller-Angebot sollten sich mit Kumpen gestrost mal ernsthaft auseinandersetzen.



Mehr „Kumpen“ können Sie am 11. und 12.02.2017 auf der Fachmesse WoB MotoTrade in Kassel hautnah erleben.

