
Ausprobiert: Blaupunkt Frida 500 – flotter Falter

Von Jens Riedel, cen

Blaupunkt – das steht immer noch für das Autoradio. Nachdem aber immer mehr Hersteller dazu übergegangen sind, „eigene“ Infotainmentsysteme anzubieten, hat sich das Traditionsunternehmen mit weiteren Geschäftsfeldern von Cleaning-Robotern über Elektrowerkzeuge und -gartengeräte bis Security Services breiter aufgestellt. Und verstärkt widmet sich Blaupunkt seit einiger Zeit auch Pedelecs. Längst hat sich eine ganze Modellfamilie entwickelt. Dazu gehört auch das Frida 500.

Hinter der etwas putzigen Bezeichnung – es gibt auch noch Fiete, Fiene, Franzi, Carl und Carla – verbirgt sich ein faltbares City-Bike mit 24-Zoll-Rädern. Mit der grau-matten Lackierung, schwarzem Gepäckträger und Schriftzug sowie Sattel und vernähter Griffe in Lederbraun wirkt das Blaupunkt-Pedelec recht nobel. Der Akku für den Radnabenmotor steckt einigermaßen gut integriert im Gepäckträger. Doch nicht nur optisch macht das Frida 500 eine gute Figur.

Der Faltmechanismus ist einfach zu handhaben und staucht das Klapprad auf ein Format von 90 x 45 x 84 Zentimetern zusammen. Mit 22,5 Kilogramm ist es allerdings für ein Pedelec dieser Größe nicht unbedingt ein Leichtgewicht. Ausgewachsene Trekking-Pedelecs renommierter Hersteller wiegen oft kaum mehr. Dennoch fühlt es sich deutlich weniger anstrengend an, wenn einmal ohne E-Unterstützung geradelt wird oder werden muss. Und auch im gefalteten Zustand lässt sich das Pedelec recht gut händeln. Während der ebenfalls faltbare Hauptständer für sicheren Stand sorgt, könnte der Metallbügel als Auflage für das zusammengeklappte Fahrrad durchaus eine Gummi- oder Plastikmanschette haben.

Ausgestattet ist das Blaupunkt Frida 500 mit einer Sechs-Gang-Shimano-SIS-Schaltung und fünfstufiger Tretunterstützung. Die einzelnen Einstellungen sind nicht näher als Eco, Tour oder Sport bezeichnet, was letztendlich auch nicht nötig ist. Mit der mittleren Stufe und dem sechsten Gang ist man im wahrsten Sinne des Wortes gut unterwegs. Die maximal mit E-Kraft erreichbaren 25 km/h sind da meist mühelos und dauerhaft zu erreichen. Durchschnittsgeschwindigkeiten von 22 km/h oder 23 km/h sind in dieser Konstellation problemlos möglich. Die elektrische Trethilfe kompensiert den geringeren Reifenumfang komplett. Den Gang oder die Unterstützungsstufe müssen allenfalls an Steigungen einmal gewechselt werden.

Bei Temperaturen im niedrigen einstelligen Bereich sprang der Motor nicht immer wie sonst nach einer halben Pedalumdrehung an, sondern brauchte hin und wieder auch einmal ein halbes Dutzend, ehe nach dem Rollen wieder Schub vorhanden war. Da sollte im Winter gegebenenfalls rechtzeitig vor einer Ampel oder Kreuzung heruntergeschaltet werden, wenn das Wiederanfahren möglichst mühelos erfolgen soll. Grundsätzlich bevorzugt das Frida 500 gut ausgebaute Radwege und glatte Straßen, denn 24-Zoll-Räder sind per se keine Komfortattribute und auf eine gefederte Sattelstütze verzichtet Blaupunkt.

Der Bordcomputer informiert neben der Momentangeschwindigkeit und der vorhandenen Batteriekapazität (mit fünf Balken) per Knopfdruck unter anderem zusätzlich noch über die Fahrzeit in Minuten oder die aktuelle Wattleistung sowie die Durchschnitts- und Maximalgeschwindigkeit. Wer im Winter mit Handschuhen fährt, muss sich aber darauf gefasst machen, dass er möglicherweise beim Wechseln der Displayanzeige versehentlich auch noch die Antriebsstufe verstellt, da die drei Tasten für diesen Fall nicht klar weit genug auseinander liegen. Nichts zu klagen gibt es beim Gepäckträger, der nicht

nur über einen separaten Rahmen für die Fahrradtaschen verfügt, sondern auch über eine Verzurröse. Das Frida verfügt zudem über einen Schiebemodus und Bremslicht.

Für den Standard-Akku gibt Blaupunkt eine Reichweite von bis 80 Kilometern an. Unter winterlichen Bedingungen kann das aber auch schon einmal auf 50 Kilometer zusammenschmelzen. Für die Stadt aber reicht das allemal. Genauer ist da die Angabe für die Ladezeit, die der Hersteller mit vier bis sechs Stunden angibt. Wir trafen genau die Mitte. Der Anschluss befindet sich unter dem Akku, ist aber dennoch gut erreichbar. Das trifft nicht ganz auf den Ein- und Ausschalter zu, der sich ebenfalls unter dem Akku versteckt. Nur durch Bücken lässt sich erkennen, ob er auf „0“ oder „1“ steht. Doch wenn es der Besitzer einmal raus hat, in welcher Stellung der Kippschalter wie steht, geht es auch einfach nach dem Tastsinn.

Fazit: Das Blaupunkt Frida 500 überzeugt durch Optik, Ausstattung, Performance und Funktionalität. Die kleinen Schwächen können den Gesamteindruck nicht entscheidend schmälern. Der Preis: 1600 Euro. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Blaupunkt Frida 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Blaupunkt Frida 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Blaupunkt Frida 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Blaupunkt Frida 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Blaupunkt Frida 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Blaupunkt Frida 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Blaupunkt Frida 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Blaupunkt Frida 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Blaupunkt Frida 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Blaupunkt Frida 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Blaupunkt Frida 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Blaupunkt Frida 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Blaupunkt Frida 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Blaupunkt



Blaupunkt Frida 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Blaupunkt