

Praxis-Bericht No.2

ANTRIEB & GELÄNDE – CASTOR VS. POLLUX IM RHEINGAU-REVIER

HERSTELLER



Streetbooster GmbH

E-Scooter-Manufaktur

streetbooster.de

Modelle: **Castor & Pollux**

PRAXIS-BERICHT VON

HEINER Immobilien

André Heiner

Bleichstraße 42

DE-65183 Wiesbaden

andre@heiner-immo.de



Schon nach den ersten Metern ist klar: zwei **unterschiedliche Charaktere**. Der Castor ist das kompromisslose Offroad-Gerät, der Pollux der zugelassene Allrounder für Straße und Alltag. Dieser Bericht nimmt alles auseinander, was die beiden im Gelände ausmacht – und gleich vorweg: das wird kein Werbetext.



Castor (orange) und Pollux (silber) im Rheingau-Revier – beide auf 12-Zoll-Offroad-Reifen

Die Kraftwerte im Vergleich

TECHNISCHE DATEN	CASTOR	POLLUX	CASTOR IM PRAXISTEST
Spitzenleistung	1.320 W	1.200 W	Power direkt aus dem Stand
Dauerleistung	900 W	500 W	—
Drehmoment	40 Nm	35 Nm	kein Anfahr-Loch auf Schotter
Steigfähigkeit	20 %	18 %	11,5-13 % gefahren (gemessen)
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h	22 km/h	45 km/h im Sport-Modus (Display)
Reichweite	34-44 km	38-50 km	nicht im Labor gemessen
Reifen	12" luftgefüllt	12" luftgefüllt	Grip auf Schotter bestätigt
Gewicht / Zuladung	36 / 144 kg	36 / 144 kg	36 kg, gut tragbar
Straßenzulassung	nein	ja (ABE)	—

Herstellerangaben laut streetbooster.de, geprüft am 05.06.2026.

Was das Gelände fordert

Bevor die Modelle gegeneinander antreten: Welche Eigenschaften zählen im Wald, auf Schotter und Wurzelfad wirklich? Unser Anforderungsprofil für dieses Revier — die Brille, durch die wir alles betrachten.

Fahrwerk ★★★★★

Komfort ★★★★★

Traktion ★★★★★☆

Stabilität ★★★★★☆

Wendigkeit ★★★☆☆

Bremsverhalten ★★★★★☆

Reichweite ★★☆☆☆

Wasserschutz ★★☆☆☆

Die Reifen

Beide rollen auf demselben Setup — und das ist im Gelände Gold wert: das große Volumen bringt Laufruhe, das grobe Profil den Grip auf losem Untergrund. Drei physikalische Gründe sprechen für 12 Zoll plus Tiefprofil: der größere **Überrollwinkel** (flacher über Wurzeln und Steine), das höhere **Luftvolumen** (Eigendämpfung vor der Federung) und die größere **Aufstandsfläche mit tiefen Stollen** (mechanischer Grip statt Durchdrehen).



12-Zoll-Reifen mit grobem Offroad-Profil – schlauchlos, luftgefüllt

Die Federung

Vorne arbeitet eine Doppelfederung mit zwei Stoßdämpfern, hinten ergänzt ein zentraler Stoßdämpfer (Coil-Over) das Setup. Gerade auf verwurzelten Waldwegen ist das entscheidend für Kontrolle und Komfort – eine Auslegung, die klar auf Offroad zielt. Mit bis zu **144 kg Zuladung** sind beide robust ausgelegt, dort, wo viele E-Scooter schon bei 100–120 kg enden.



Hinten: zentraler Stoßdämpfer (Coil-Over) am 12x3.00-Reifen

Der Antrieb

Hier trennen sich die Wege. Der **Castor** liefert 1.320 W Spitzen- und 900 W Dauerleistung bei 40 Nm Drehmoment – Steigungen bis 20 % sind möglich. Der **Pollux** ist zurückhaltender abgestimmt: 1.200 W Spitze, 500 W Dauer, 35 Nm, 18 % Steigfähigkeit. Absolut ausreichend für den Alltag, aber deutlich weniger aggressiv im Gelände.

Statt zu schätzen, haben wir die Steigung gemessen – Schritt für Schritt, mit einer Neigungs-Messbox direkt am Trittbrett.



Steigung gemessen, nicht geschätzt – bis 13 % auf unseren Offroad-Strecken

Praxis-Messung: Steigungen von **11,5 % bis 13 %** meisterte der Castor souverän – mit spürbarer Reserve bis zu den 20 % laut Datenblatt.

36 Kilo – und trägt sich wie eine Feder. Robust gebaut heißt nicht unhandlich: Trotz voller Offroad-Ausstattung (12-Zoll-Reifen, Doppelfederung, herausnehmbarer Akku) ist der Castor gut ausbalanciert und lässt sich problemlos tragen – über Stufen, Hindernisse oder ins Auto. Genau das zählt, wenn das Gelände endet und der Rest zu Fuß geht.

Fahrmodi & Tempomat

Beide bieten drei Fahrstufen. Die Geschwindigkeiten haben wir im Stand-Test am Holzblock direkt am Display abgelesen:

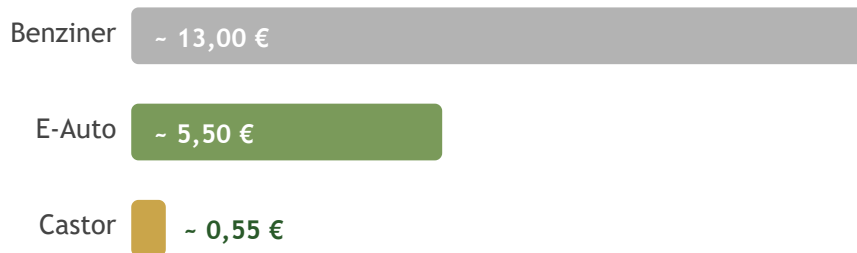
FAHRMODUS	CASTOR	POLLUX
Eco	20 km/h	5 km/h
Drive	35 km/h	15 km/h
Sport	45 km/h	-22 km/h

FAHRMODUS	CASTOR	POLLUX
Tempomat	ja	nein

Modi-Geschwindigkeiten im Praxistest gemessen. Der zuletzt gewählte Modus wird gespeichert – ein Komfort-Plus nur beim Castor ist der Tempomat.

Was kostet der Antrieb?

Ein Punkt, den kaum ein Test durchrechnet – dabei ist er gerade im Gelände und auf dem Land entscheidend. Der Castor-Akku fasst $48\text{ V} \times 11,5\text{ Ah} = 552\text{ Wh}$. Eine Völlladung kostet bei aktuellem Haushaltsstrom (31–37 ct/kWh) rund **0,17–0,22 €**. Auf 100 km gerechnet zeigt sich der wahre Unterschied:



Stromkosten pro 100 km – der Castor fährt rund 20- bis 25-mal günstiger.

Autark per Solar – im Revier laden wir praktisch gratis: Eine Völlladung (552 Wh) entspricht dem Ertrag von rund **ein bis zwei Sonnenstunden** einer kleinen Balkon-Solaranlage. Wer eine eigene PV hat, lädt den Castor faktisch kostenneutral – der herausnehmbare Akku lädt tagsüber per Sonne und dient zugleich als Speicher. (Anschaffung und Ladeverluste außen vor.)

Offener Punkt – wenn es nass wird: Ehrlich bleibt ehrlich. Nach Regen, auf aufgeweichten Waldwegen, stößt auch der Castor an Grenzen: Im tiefen Matsch dreht das Hinterrad durch, das Profil arbeitet am Limit, die Passierbarkeit sinkt spürbar. Trockener Schotter und feste Wurzelpfade sind sein Terrain – die Schlamm Schlacht nicht. Ein 12-Zoll-Stollenreifen ersetzt keinen Traktor.

Marktkontext — wohin der Trend geht

Zum Abschluss ein Blick über den Tellerrand — als strategische Einordnung. Offroad- und All-Terrain-E-Scooter sind ein **eigenes, wachsendes Segment**, klar abgegrenzt vom innerstädtischen Sharing-Markt.

~ 5-6 % p. a.

Wachstum im Offroad-/All-Terrain-Segment (je nach Institut bis zweistellig — Schätzungen schwanken stark).

Doppelmotor führt

Reichweiten > 80 km und Hydraulik-Federung werden im High-End zum Standard.

~ 12 Mio.

E-Scooter-Nutzer in Deutschland — Privatkaufl wächst klar stärker als Sharing.

Outdoor treibt

Use-Cases: Pendeln, Freizeit, ländlicher Raum, Forst / Jagd / Camping.

Auch die Regulierung bewegt sich — relevant vor allem für den zugelassenen Pollux:

ab 01.04.2026

eKFV-Novelle Phase 1: neue technische Definitionen und Übergangsregeln.

ab 01.03.2027

Phase 2: Angleichung an Fahrrad-Regeln, Blinkerpflicht für Neufahrzeuge, höhere Akku-Sicherheit.

Quellen: Persistence / Future Market Insights, Statista, BDEW, Bundesregierung (eKFV-Novelle 2026). Marktzahlen je nach Institut unterschiedlich — als Größenordnung zu lesen. Use-Cases als Anwendungsszenarien, nicht als amtliche Statistik.

Welcher für wen? — die Entscheidungs-Matrix

WENN DU ...	DANN
... abseits der Straße fährst (Privatgelände, Wald, Feld)	Castor
... maximale Power, Steigung und Tempo willst	Castor
... im öffentlichen Verkehr zugelassen fahren musst	Pollux
... pendelst — Stadt, Radwege, Alltag	Pollux
... auf maximale Reichweite und Sparsamkeit setzt	Pollux

Online ansehen – alle Fotos, Videos & der interaktive Bericht

www.heiner-immo.de/streetbooster/antriebsgelaende/

QR-Code mit dem Handy scannen – direkt zum Online-Bericht samt vollständigem Material-Archiv.



Fazit – zwei Charaktere, ein Revier

CASTOR – DAS OFFROAD-GERÄT

Saftige 40 Nm, viel Power, hohes Durchsetzungsvermögen. Gemacht für Schotter, Waldwege, steile Anstiege und losen Untergrund.

POLLUX – DER ALLROUNDER

Mit Straßenzulassung, ruhiger abgestimmt, sparsamer. Im Alltag – Stadt, Pendeln, Pflaster – die sinnvollere Wahl.

Ausblick: Es folgen die Praxis-Berichte No.3 (Licht & Sicherheit – Nachttest) und No.4 (Alltag & Wetterfest – IP65, Akku, Cockpit). Der komplette Test ist interaktiv unter www.heiner-immo.de/streetbooster/ dokumentiert – inklusive Material-Archiv zum Download.

Veröffentlicht von: André Heiner, HEINER Immobilien

Kontakt: andre@heiner-immo.de · www.heiner-immo.de

Dieser Praxis-Bericht dokumentiert eigene Erfahrungen aus einer Kooperation mit der Streetbooster GmbH. Die Inhalte sind unabhängig formuliert; Streetbooster hat keinen Einfluss auf den redaktionellen Inhalt.