

Praxis-Bericht No.1

STREETBOOSTER CASTOR – OFFROAD-PHASE I IM RHEINGAU-REVIER

HERSTELLER

Streetbooster GmbH

E-Scooter-Manufaktur

streetbooster.de

Modell: **Castor** (1.199 € UVP)

PRAXIS-BERICHT VON

HEINER Immobilien

André Heiner

Bleichstraße 42

DE-65183 Wiesbaden

andre@heiner-immo.de

Stark wie ein Lamborghini. Knall-Orange, Drehmoment, der unter dir explodiert, Fahrwerk wie aus dem Premium-Segment. Die ersten zwei Tage **im Offroad-Revier** mit dem stärksten Modell von Streetbooster waren ein ultimatives Erlebnis – und gleich vorweg: das wird kein Werbetext.



Spec-Vergleich: Datenblatt vs. HEINER-Erfahrung

KRITERIUM	STREETBOOSTER OFFIZIELL	HEINER-BEOBACHTUNG
Spitzenleistung	1.320 W	„Power ohne Ende“ – aus dem Stand spürbar
Drehmoment	40 Nm	Auf Schotter sofort verfügbar, kein Anfahr-Loch
Max. Steigung	20 %	11,5 % Dauergefälle gemessen, Spitzen bis 16 % – bei 80 kg problemlos
Reifen	12 Zoll, schlauchlos, luftgefüllt	Profil sichtbar für Gelände – auf Wurzelpfaden bestätigt
Vollfederung	vorne und hinten	Dämpfung „fantastisch gelöst“ – Premium-Niveau
Akku	48 V · 13 Ah · 618 Wh	Heute komplett entladen – Tiefentladungsschutz greift sauber
Wechsel-Akku	werkzeugloser Tausch	Stoßdämpfer-Mechanik beidseitig wie Motorhaube + Ledergriff
Wegfahrsperr	Schlüssel-Zündschloss	Wirkt zuverlässig – Akku-Box selbst nicht abschließbar (offener Punkt)
IP-Schutzklasse	IP65	Auf nassen Wurzelpfaden problemlos – bislang keine Auffälligkeit
Gewicht	36 kg	Schwer, aber Akku-Wechsel ohne Heben des Gesamtgeräts möglich

Acht Beobachtungen aus dem Pilot-Wochenende

01 Erster Eindruck — „Stark wie ein Lamborghini“

Wenn das Wort „Premium“ im E-Scooter-Segment einen Platz hat, dann hier. Die Optik in **Knall-Orange / Feuer-Orange** ist kein Marketing-Gag — das Gerät hat tatsächlich diese Präsenz. Lamborghini-Vergleich ist überspitzt, aber nicht aus der Luft gegriffen.

02 Robustheit und Stabilität beim Fahren

Maximale Robustheit, hochwertige Verarbeitung, satter Stand. Auf losem Untergrund, Schotter und Wurzelpfaden kein Pendeln, kein Schwammgefühl. Das Gerät steht bei Tempo, das man bei einem 36-kg-Scooter nicht erwarten würde.

03 Dämpfung — fantastisch gelöst

Vollfederung vorne wie hinten, fühlt sich wie aus dem Premium-Segment an. Wurzeln, Steine, kleine Stufen werden geschluckt — kein Klappern, kein Durchschlagen. Dämpfung ist kein Marketing-Wort, sondern messbar an den Händen.



Der Untergrund: lockerer Schotter, Steine, Wurzeln — kein präparierter Pfad

04 Power – 11,5 % Dauergefälle, Spitzen bis 16 %

An Tag 1 und 2 lag das Dauergefälle im Testparcours bei **11,5 %** – gemessen mit einem digitalen Neigungsmesser (Neoteck Level Box) auf dem Trittbrett, nicht geschätzt. Kein einziger Aussetzer, kein Drehzahl-Einbruch, kein Stottern. Der 1.320-W-Motor liefert das Drehmoment unten raus – genau dort, wo man es im Gelände braucht.



Steigung gemessen, nicht geschätzt – 11,5 % Dauergefälle auf dem Trittbrett

Praxis-Hinweis: Stichproben mit **bis zu 16 %** Steigung bei **80 kg Fahrergewicht** – problemlos. Offiziell sind 20 % möglich; bei 16 % war noch deutlich Reserve im Antrieb spürbar.

05 Licht vorne – durchdachte Lösung

Das vordere Licht lässt sich **sehr einfach einschalten** – und vor allem: **regulieren**. Die Lampe kann zusätzlich in der **Neigung** verstellt werden. Eine Kleinigkeit auf den ersten Blick, aber super wichtig in der Praxis: bei abendlichen Touren auf Waldwegen ist die Wurfweite damit präzise einstellbar. Das Konzept zeigt, dass die Entwickler an reale Nutzung gedacht haben.

06 Lenkung – Auto-Center wie bei Premium-Fahrzeugen

Die Lenkung ist **maximal präzise** und hat eine Eigenschaft, die wir so von einem E-Scooter nicht erwartet hätten: bei geraden Strecken zieht sie aktiv in die Mittellage zurück. Das Gefühl ist wie bei teuren Fahrzeugen mit hochwertiger Lenkrad-Rückstellung – eine Federspannung, die für Sicherheit auf langen Geraden sorgt.

07 Akku – Tiefentladungsschutz, der schützt

Heute haben wir es geschafft, den Akku komplett zu entladen. Bei absolutem Minimum schaltet das System komplett ab – bewusst, um den Akku nicht zu beschädigen. Eine intelligente Batterie-Steuerung, die Lithium-Ionen-Zellen vor Tiefentladung schützt. Sehr positiv aufgefallen, weil viele Geräte diesen Punkt sparen.



Akku-Wechsel im Feld – Klappe auf, Wechsel-Akku rein, in unter 30 Sekunden

08 Akku-Bereich + Wegfahrsperr

Hier zeigt sich Liebe zum Detail. Der Akku-Bereich lässt sich **von links und rechts mit Stoßdämpfern öffnen** – wie die Motorhaube eines teuren Fahrzeugs. Im Akku ist ein **brauner Ledergriff** integriert, der das Tragen, Entnehmen und Tauschen mühelos macht. Heute haben wir die Batterie komplett ersetzt – ohne Werkzeug, in unter 30 Sekunden.

Der **Schlüssel** wirkt als Wegfahrsperr: ohne Schlüssel kein Strom, ohne Strom keine Fahrt – selbst wenn die Batterie eingesetzt ist. Wer dauerhaft fahren will, lässt den Schlüssel stecken; wer abstellt, zieht ihn raus.

Offener Punkt: Die Akku-Box selbst lässt sich **nicht abschließen**. Auch der Akku selbst ist nicht fixierbar – theoretisch könnte er bei abgestelltem Gerät entnommen werden. Der Schlüssel verhindert die Inbetriebnahme, aber keinen Zugriff auf den Akku. Aus unserer Sicht eine Lücke fürs nächste Lastenheft.

Arbeits-Set: Castor + DJI-Drohne

So entstehen die Aufnahmen aus dem Rheingau-Revier – Castor steht, Drohne fliegt, Funkgerät koordiniert die Crew:



Arbeits-Set: Castor + DJI-Drohne – Revier-Aufnahme von Tag 1, Schotter-Steigung im Buchenwald

Live-Dashboard mit allen Aufnahmen und Videos:

www.heiner-immo.de/streetbooster/

Fazit nach den ersten zwei Tagen

Der Castor ist **kein Spielzeug**. Er ist ein durchdachtes Premium-Gerät, das auf Offroad-Tauglichkeit und Langlebigkeit ausgelegt ist. Federung, Drehmoment, Beleuchtung, Akku-System und Wegfahrsperrung greifen auf einem Niveau ineinander, das man bei E-Scootern dieser Preisklasse selten antrifft.

Was uns besonders aufgefallen ist: die **Detail-Lösungen** – einstellbare Lampe, Auto-Center-Lenkung, Stoßdämpfer am Akku-Deckel, Ledergriff. Das sind keine Specs, die in einem

Datenblatt stehen, aber die Unterschiede zwischen einem „funktioniert“ und einem „überzeugt“ ausmachen.

Ausblick — Phase II: Weitere Praxis-Samstage folgen im Offroad-Revier — mit Pollux (Straßenzulassung), längeren Distanzen, Steigungs-Maximum 20 %, Akku-Reichweite unter Last. Aktualisierungen unter www.heiner-immo.de/streetbooster/.

Veröffentlicht von: André Heiner, HEINER Immobilien

Datum: 28.04.2026

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.