



Medienmitteilung

Vernier/Ostermundigen, 12. März 2025

Günstige E-Trottinette im TCS-Test: deutliche Qualitätsunterschiede

Gleich vorweg: Keines der getesteten E-Trottinette überzeugte in allen Bewertungskriterien. Von einem illegalen Modell muss gar abgeraten werden. Der Test zeigt auch, dass der Markt von günstigen E-Trottinetten sehr viele ähnliche Produkte beinhaltet.

E-Trottinette, auch E-Scooter genannt, sind längst Teil des Verkehrsbildes geworden. Die Verkäufe sind seit einigen Jahren konstant hoch, die Anzahl verkaufter preiswerter Modelle nehmen zu. Beim aktuellen Test der günstigeren Fahrzeuge zeigen sich deutliche Unterschiede in der Qualität. Für den TCS-Test wurden zehn vielverkaufte Fahrzeuge oder interessante Neuerscheinungen zum Preis von unter 500 Franken unter den Kriterien Antriebssystem, Ausstattung, Handhabung, Fahreigenschaften sowie Sicherheit miteinander verglichen.

Die grössten Unterschiede zeigten sich bei den Spitzenleistungen und den Akkukapazitäten, sprich den Reichweiten. Letztere bewegten sich im aktuellen Test zwischen 14 und 40 Kilometern. Bei Werten von unter 20 Kilometern stellt sich die Frage der Alltagstauglichkeit im Hinblick auf die abnehmende Akkukapazität mit zunehmenden Alter.

Zwiespältig ist das Thema Sicherheit. Viele Fahrzeuge verfügen über sehr gute Scheinwerfer mit guter Ausleuchtung der Fahrbahn im Dunkeln, manche sind sogar zusätzlich mit Richtungsblinkern im Lenker ausgestattet. Bei den Bremsen sind ganz gleich ob Vorder- oder Hinterradantrieb beide Systeme oftmals eher schwach, dafür besteht bei keinem der Fahrzeuge das Risiko bei einer unkontrollierten Vollbremsung über den Lenker zu fliegen. Sehr zu begrüssen sind in Anbetracht der schwachen Bremsen Fahrzeuge, welche die Maximalgeschwindigkeit bergab mit Hilfe der Rekuperation limitieren.

Auch die besten mit Mängeln

Nur gerade zwei Fahrzeuge erreichen im aktuellen Test knapp die Bewertung «sehr empfehlenswert». Der Segway Ninebot E2 Pro D überzeugt mit der zweitgrössten Spitzenleistung von knapp 500 Watt. Diese Leistung ermöglicht nicht nur eine starke Beschleunigung, auch am Hang schafft es selbst ein Fahrer mit 90 Kilogramm eine Steigung von 15 Prozent hochzufahren. Gegen Diebstahl verfügt das Fahrzeug neben einer in der App einstellbaren Wegfahrsperrung zusätzlich über die Möglichkeit, sich mit «Apple Wo Ist?» zu verbinden. Der breite Lenker verleiht dem E-Trottinett eine grosse Fahrstabilität, bei entsprechend eingestellter Rekuperation fährt es sich praktisch ohne Einsatz der Bremse. Hingegen hatte das Modell bereits nach etwa 100 Kilometern etwas Spiel im Lenkkopflager.

Das «E-Trottinett Street III» verfügt mit über 40 km über die grösste Reichweite und mit über 500 Watt auch über die grösste Spitzenleistung. Für längere Fahrten ist der einschaltbare Tempomat sehr praktisch. Da das Fahrzeug über keine App verfügt, fehlt eine Wegfahrsperrung.

Mittelfeld «empfehlenswert»

Im Mittelfeld und damit als «empfehlenswert» beurteilt finden sich die Modelle VMAX, Niu Kqi 2 Pro, BTWIN, Xiaomi, Soflow, Navee sowie Ocean Drive. Diese Modelle sind war alltagstauglich haben aber alle den einen oder anderen Minuspunkt. Der VMAX VX5 ST schneidet im Mittelfeld noch am besten ab. Er verfügt über eine gute Beschleunigung und viel Kraft am Hang. Die Reichweite ist mit nicht ganz 20 Kilometern etwas begrenzt. Der Nachteil des Niu Kqi 2 Pro ist sein Gewicht von 18.5 Kilogramm. Das BTWIN MD500 E ist eher simpel und ohne App. Das Xiaomi 4 Lite ist mit unter 250 Watt gemessener Spitzenleistung das schwächste Fahrzeug im Test, während der Soflow mit 14 Kilometern die geringste Reichweite hat. Das Navee V40 verfügt mit über 400 Watt über eine recht ordentliche Spitzenleistung, jedoch mit schwachen Bremsen. Der Ocean Drive E9 10 ist mit seinen gut 12 Kilogramm Fahrzeuggewicht das am besten tragbare E-Trottinett im Test.

Der Illegale

Der Hezzo HS-04 PRO ist mit seinen schwachen Bremsen nicht nur ein unsicheres, sondern auch ein illegales Fahrzeug. Ohne Hinweis des Verkäufers (Aliexpress), dass das Fahrzeug in der Schweiz mit seiner



Maximalgeschwindigkeit von 25 km/h nicht legal auf öffentlichen Strassen gefahren werden darf, kann dieses problemlos bestellt werden. Zum Verkaufspreis fallen noch Zollgebühren für die Mehrwertsteuer an.

Problem Reparatur

Anders als bei Velos kann ein E-Trottinett nicht an zentralen Läden repariert werden lassen. Bei Online-Käufen muss das Fahrzeug, wenn überhaupt eine Reparatur-Annahmestelle vorhanden ist, an den Hersteller geschickt werden. Dazu muss zum Zeitpunkt des Defekts die Originalverpackung noch vorhanden sein. Inklusive Transport und Rücktransport kostet so auch die einfachste Reparatur schnell weit über 100 Franken. Ob sich in dieser Preisklasse eine Reparatur nach einer gewissen Zeit noch lohnt, ist dabei fraglich. Grösser ist die Reparaturmöglichkeit bei E-Trottinetten, welche in einem Laden gekauft wurden.

Verkehrsregeln

- Wie E-Bikes gehören E-Trottinette grundsätzlich auf die Strasse, wenn vorhanden muss die Veloinfrastruktur genutzt werden. Auf dem Trottoir darf das E-Trottinett nicht gefahren werden.
- Mit 20 km/h sind E-Trottinette grundsätzlich sehr langsame Fahrzeuge, welche auf der Strasse ein Hindernis für Autos und den Schwerverkehr darstellen können und auf den Fahrradwegen sogar von 25 km/h E-Bikes und Velos als Hindernis wahrgenommen werden.
- Die Motoren der Fahrzeuge müssen aktuell ab 20 km/h abriegeln, mit einer Toleranz von 10 Prozent ist die Maximalgeschwindigkeit mit Motorenunterstützung bei 22 km/h. Bergab erreichen diverse Fahrzeuge auch ohne Motorenunterstützung höhere Geschwindigkeiten.
- Eine Helmpflicht existiert nicht, der TCS empfiehlt jedoch das Tragen eines Helms, genauso wie eine Schutzausrüstung.
- Sichtbarkeit bringt ebenfalls Sicherheit. Der TCS empfiehlt reflektierende Kleidung oder Elemente zu tragen. Dass dies stylisch aussehen kann, zeigt [MADE VISIBLE® by TCS](#)

Kontakt

Vanessa Flack, Mediensprecherin TCS
Tel. 058 827 34 41 | vanessa.flack@tcs.ch
pressetcs.ch | [flickr.com](https://www.flickr.com/photos/tcs/)

Touring Club Schweiz – immer an meiner Seite.

Seit seiner Gründung 1896 in Genf steht der Touring Club Schweiz im Dienst der Schweizer Bevölkerung. Er engagiert sich für Sicherheit, Nachhaltigkeit und Selbstbestimmung in der persönlichen Mobilität, politisch wie auch gesellschaftlich. Mit über 2000 Mitarbeitenden und 23 regionalen Sektionen bietet der grösste Mobilitätsclub der Schweiz seinen über 1,6 Millionen Mitgliedern eine breite Palette von Dienstleistungen rund um Mobilität, Gesundheit und Freizeitaktivitäten an. Alle 70 Sekunden erfolgt eine Hilfeleistung. 200 Patrouilleure sind jährlich mit etwa 359'000 Einsätzen auf Schweizer Strassen unterwegs und ermöglichen in mehr als 80 % der Fälle eine sofortige Weiterfahrt. Die ETI-Zentrale organisiert jährlich etwa 57'000 Hilfeleistungen, darunter 3200 medizinische Abklärungen und über 1200 Repatriierungen. TCS Ambulance ist der grösste private Akteur für Rettungsdienst und Krankentransport in der Schweiz mit 50 Fahrzeugen, 17 Logistikbasen und über 35'000 Einsätzen pro Jahr. Die Rechtsschutz-Büros bearbeiten 42'000 Fälle und geben rund 10'000 Rechtsauskünfte. Seit 1908 setzt sich der TCS für die Verkehrssicherheit in der Schweiz ein, indem er Lehrmittel, Sensibilisierungs- und Präventionskampagnen entwickelt, Mobilitätsinfrastrukturen testet und Behörden berät. Der TCS verteilt jedes Jahr rund 110'000 Leuchtgürtel und 90'000 Leuchtwesten an Kinder, damit auch ihre Mobilität sicher ist. 42'000 Teilnehmende zur Aus- und Weiterbildung zählen die Fahrzentren in allen Kategorien von Fahrzeugen jährlich. Mit 33 Plätzen und rund 950'000 Logiernächten ist der TCS der grösste Campinganbieter der Schweiz. Die Mobilitätsakademie des TCS beforscht und gestaltet die Transformationen im Verkehr, wie die vertikale Mobilität der Drohnen oder die geteilte Mobilität, etwa mit den 400 elektrischen Lastenvelos «carvelo» und 40'000 Nutzenden. Der TCS ist Mitunterzeichner der Roadmap Elektromobilität 2025.