

Testbericht | Liv Thrive E+ Pro



„Das Thrive E+ ist vor allem eines: ein innerer Schweinehund-Besieger“

Mit dem Thrive E+ ergänzt Liv die eigene Modellpalette an e-Bikes um einen neuen Biketyp. Das Thrive E+ ist vieles: Alltagsrad, Fitnessbike, der Einstieg in das e-Rennrad Segment, aber vor allem ist es eines: ein innerer Schweinehund-Besieger! Wir haben das Thrive E+ Pro getestet und am eigenen Leib erfahren, wie sich Grenzen ganz schleichend verschieben können und wie der monströse Arbeitsweg auf einmal gar nicht mehr so unmöglich erscheint

Ein Alltagsbike mit Rennrad-Genen

Hat sich Liv in den letzten Saisons eher den e-Mountainbikes (Intrigue E+ und Embolden E+) und den sportlichen Trekking e-Bikes (Amiti E+) gewidmet, geht der Hersteller für Frauenbikes in der Saison 2020 mit dem Thrive E+ den nächsten logischen Schritt und bringt ein Alltags- und Fitnessbike, das von der hohen Rennradkompetenz im unmotorisierten Bereich des Unternehmens profitiert. Und eben dieser Rennrad-Einschlag ist beim Betrachten des Thrive E+ durch den Rahmen, die sportliche Geometrie und die schlanken Reifen unverkennbar. Einzig der Rennrad-Lenker, der sogenannte



Dropbar, wurde durch einen flachen geraden Lenker (Flatbar) ersetzt, der eine etwas aufrechtere und damit komfortablere Sitzhaltung ermöglicht. In Kombination mit dem starken Giant SyncDrive Pro Antrieb hat Liv ein e-Bike geschaffen, das geradezu darum bittet, sportlich gefordert zu werden, gleichzeitig aber die Sicherheit bietet, jederzeit helfend einzugreifen, wenn es nötig ist.

Das Thrive E+ Pro im Test – die Testbedingungen

„Mit unseren Thrive E+ Modellen ergänzen wir unser E-Bike Lineup, um Fahrerinnen die Inspiration zum Erreichen ihrer Fitness-Ziele zu liefern, für ihre Fahrten im Alltag oder um mit ihren Freunden mithalten zu können“, so steht es in der Pressemitteilung von Liv. Und eben dieser Satz liefert den Ansporn für unsere Testfahrt, unser Testvorhaben. Die Challenge ist eine Strecke, die unsere Testerin schon seit Monaten fahren möchte, aber nie den nötigen Ansporn dazu hatte. Das ändert sich nun mit dem Thrive E+ Pro. Es gilt den täglichen Arbeitsweg, der sonst mit der Bahn zurückgelegt wird, mit dem e-Bike zu bewältigen: circa 30 Kilometer von der rechtsrheinischen Seite Kölns ans andere Ende der Stadt. Die Strecken-Beschaffenheiten sind dabei Stadttypisch: Radwege in gutem bis miserablen Zustand, unbefestigte Parkwege und Straßen. Und auch wenn Köln nicht gerade für seine Höhenmeter bekannt ist, bietet die Strecke auch die ein oder andere fiese langgezogene Steigung.

„Mit unseren Thrive E+ Modellen ergänzen wir unser E-Bike Lineup, um Fahrerinnen die Inspiration zum Erreichen ihrer Fitness-Ziele zu liefern, für ihre Fahrten im Alltag oder um mit ihren Freunden mithalten zu können.“



Die Liv-Geometrie: „Auf einmal merkt man, wie viel vorher nicht gepasst hat!“

Bevor die Challenge in Angriff genommen wird, müssen sich Bike und Testerin erst einmal aneinander gewöhnen. Der erste Eindruck nach der Jungfernfahrt ist einschneidend. Denn das Besondere an den Bikes von Liv ist, dass sie speziell für Frauen gemacht sind. Die gesamte Entwicklung und jedes einzelne Detail richten sich nach wissenschaftlich erhobenen Werten fraulicher Körper. Und es funktioniert! Bereits auf den ersten Metern fängt man an zu begreifen, dass alles irgendwie passt. Es ist schwer zu beschreiben, aber allein dadurch, dass die Liv-Bikes so gut abgestimmt sind, merkt man, wie viele Kleinigkeiten bei anderen Bikes nicht zu 100% gestimmt haben. Die Sitzposition auf dem Thrive E+ ist weniger gestreckt als auf einem Rennrad, aber noch immer absolut sportlich. Der Reach, also der Abstand vom Sattel zum Lenker, ist optimal: Mit geradem Rücken leicht nach vorne geneigt greifen die



Hände den Lenker in genau dem Winkel, der es uns erlaubt komfortabel lange Strecken zurückzulegen aber auch mit den Beinen kräftig in die Pedale zu treten. Die Hörnchen am Lenker bieten den Händen auf langen Strecken eine weitere Position und somit Entlastung. Unsere Testerin mit einer Körpergröße von 1,63 m fährt das Thrive E+ Pro in der Rahmenhöhe S und neben der beschriebenen Geometrie ist das Bike kompakt, sehr leicht zu händeln und reagiert schnell und zuverlässig auf Aktionen des Fahrers.

„Auf einmal merkt man, wie viel vorher nicht gepasst hat!“

Antrieb, Akku und Fahreigenschaften

An einem Montag um 7 Uhr geht es los. Das EnergyPak mit 375 Wh ist vollgeladen, das Ladegerät bleibt zuhause. Wir vertrauen darauf, dass der Akku nicht nur bis zur Arbeit, sondern auch auf dem Rückweg durchhält. Sorgen machen wir uns deshalb aber nicht, denn der SyncDrive Pro Motor ist mit 80 Nm zwar unglaublich kräftig und liefert in der höchsten Unterstützungsstufe bis zu 360 % der eigenen Tretleistung, hat aber nahezu keinen Tretwiderstand wenn wir über der 25 km/h Grenze pedalieren. Und diese Grenze ist auf einem e-Bike wie dem Thrive E+ schnell erreicht. Die sportliche Geometrie spornt uns zu Höchstleistungen an und die schmalen Reifen übertragen die Kraft ohne spürbare Verluste in Vortrieb, das Thrive E+ Pro rollt und rollt und rollt. Auch in hohen Trittfrequenzen unterstützt der Motor noch immer kraftvoll, so kann auch an Steigungen in niedrigen Gängen ohne Leistungseinbrüche weiterpedaliert werden.



Komfort oder Geschwindigkeit? Das Thrive E+ liefert die Antwort!

Unsere Sorge, dass Schlaglöcher und kleinere Bordsteine die Fahrt mit dem Thrive E+ ausbremsen würden, zeigt sich als unberechtigt. Die dünnen Reifen sind ungeahnt stabil und bieten durch die dicke Gummierung dennoch minimale Dämpfung. Die ungefederte Gabel macht das Thrive E+ noch dynamischer, da nehmen wir den fehlenden Federweg gerne in Kauf! Selbst unbefestigte Wege im Park und in kleinen Waldabschnitten meistert das Thrive E+ tadellos. Auf rutschigem Untergrund muss wegen der wenig profilierten Reifen zwar bewusster gebremst werden, die Kontrolle haben wir aber auch hier in keiner Situation verloren.

Mit 20 Gängen an den Autoschlangen vorbei

Etwa auf einem Viertel der Strecke geht es hoch auf die Rheinbrücke. Auf dem langgezogenen Zubringer macht sich der Smart-Support-Modus des SyncDrive absolut bezahlt. In diesem Modus wählt das Antriebssystem anhand von sechs Sensoren die optimale Unterstützungsstufe, so kann man sich voll und ganz auf die Strecke und die anderen Fahrradfahrer konzentrieren. Das ist auch nötig! Denn oben auf der Brücke angekommen, strampeln wir zwar gegen den Wind an, sind aber trotzdem so schnell, dass uns das zweite Kettenblatt und damit die hohe Übersetzungsbandbreite wie gerufen kommt. Neben der Range von 20 Gängen arbeitet die Rennradschaltgruppe Tiagra von Shimano zuverlässig und schnell, so dass das Thrive E+ Pro mit etwa 28 km/h an den anderen Fahrradfahrern vorbeizieht und auch den Autos in der Rushhour eine lange Nase macht.

Testfazit zum Liv Thrive E+ Pro

Das Einzige, was auf dem Thrive E+ in der Stadt genervt hat, waren tatsächlich die roten Ampeln, denn von nicht vielen Dingen lässt sich das Fitnessbike von Live sonst ausbremsen. Die lang gefürchtete Teststrecke hat auf dem Thrive E+ tatsächlich richtig Spaß gemacht und nebenbei bemerkt lag die Zeit mit 1 Stunde 10 Minuten unter der Zeit, die ansonsten mit der Bahn und den Fußwegen benötigt wird. Dieses e-Bike motiviert den Fahrer definitiv zum Fahren und wer etwas für sich und die eigene Fitness tun möchte, kommt mit dem 375 Wh Akku definitiv aus. Nach knapp 30 Kilometern hatten wir nicht einen Akkustrich verbraucht, mit Sicherheit auch, weil das Thrive E+ zu Geschwindigkeit anstachelt und deshalb häufig über 25 km/h gefahren wird. Für alle, die etwas mehr Akku benötigen, bietet Liv ein zweites 250 Wh Akkupack, das die Gesamtkapazität somit auf 625 Wh erweitert. Das Thrive E+ ist ein gelungenes Bikekonzept, das seinem zugedachten Einsatzzweck absolut gerecht wird. Da wir das Bike zur nassen und schon recht dunklen Jahreszeit getestet haben, hätten wir uns über Schutzbleche und Licht natürlich gefreut, diese Ausstattungsmerkmale und einen Gepäckträger bietet aber das Schwestermodell Thrive E+ EX Pro. An unserem Testrad (Thrive E+ Pro) sind Vorrichtungen für die Montage von Schutzblechen ebenfalls vorhanden.

Einziges Wermutstropfen war der kurze Lenker, der beim Fahren zwar ein super Handling ermöglicht hat, aber mit dem EVO One Display und den Schaltgriffen der Gangschaltung doch recht wenig Platz für Zubehör wie Licht und das Handy bietet. Mit ein wenig Schieben und Optimieren haben wir aber dennoch alles befestigen können.

