



Vor längerer Zeit schon haben wir das [Ego-Kit](#) für euch getestet und bis dato verrichtet es auch treu seinen Dienst. Dass an einem E-Bike mit solch einer starken Leistung ein höherer Verschleiß vorhanden ist, ist klar. Daher haben wir den Cougar aus dem Hause Hutchinson einem etwas „anderen“ Test unterzogen und in Verbindung mit dem Ego-Kit getestet. Wie der Reifen sich in puncto Grip und Verschleiß geschlagen hat, erfahrt ihr im Test!

3,2 PS reißen an Kette und Antriebsstrang, der Reifen leidet teils sogar im Trockenen unter Schlupf, wie man es sonst nur unter übelstem Matsch kennt. Ein solch starker Elektromotor ist eine deutliche Mehrbelastung, nicht nur für den Antriebsstrang, sondern auch für den Reifen. Sowohl beim Beschleunigen als auch beim Bremsen aus knapp 70 Km/H entstehen Kräfte, die sonst nur in den seltensten Fällen auftreten. Wie schlägt sich also hier ein normaler Reifen? Segnet er verfrüht das zeitliche oder droht „Zahnausfall“ im Profil schon in jungen Jahren? Seid gespannt auf das Ergebnis!

Der Cougar

Der Cougar von Hutchinson kategorisiert sich als leicht abfahrtsorientierter Reifen zwischen dem XC und DH Bereich. Im ersten Moment scheint dies nicht ganz passend für den alltäglichen Weg zur Arbeit mit dem Ego-Kit, doch in schnell gefahrenen Kurven mit oft matschigem Untergrund will der Cougar mit seinen, im Vergleich zum mittigen Profil, recht weit herausragenden „Zähnen“ für genug Seitenhalt sorgen. Zudem soll das besagte, mittige, recht flach ausfallende Profil, für einen geringen Rollwiderstand und somit eine erhöhte Reichweite sorgen.

In der Praxis

Zuvor war das Ego-Kit bzw. das Propain samt Motor mit einem Hans Dampf von Schwalbe besohlt. Dieser überzeugte zwar mit gutem Grip, sorgte aber aufgrund des „hohen“ Profils für einen hohen Rollwiderstand. Das zuvor angesprochene niedrige Profil des Hutchinson Cougar sorgt somit auf den ersten Metern für den erhofften, subjektiv niedrigeren Rollwiderstand. Als netter Nebeneffekt verringern sich auch die Laufgeräusche der Reifen.



Griffiges Profil an den Seiten und ein flacheres in der Mitte

Doch guter Rollwiderstand hin oder her, wenn ein Reifen in Kurven oder matschigen Passagen keinen Grip hat, nützt das alles nichts. Doch der Cougar überzeugt dank seiner griffigen Stollen an den Reifenflanken mit einem guten Seitenhalt, auch in schnell gefahrenen Kurven. Geht es einmal darum aus niedrigen Geschwindigkeiten herauszubeschleunigen, tritt lediglich bei schlechtem Wetter Schlupf auf. Der Hans Dampf war hier mit seinem höheren Profil eine Nuance besser.

Verschleiß / Langlebigkeit

Nach ca 2.000 km in reinem Elektrobetrieb und somit kontinuierlicher und harter Belastung weist der Cougar von Hutchinson am Heck ein Restprofil von ca. 30-40 % auf und an der Front von mehr als 60-65 %. Wobei hier zu sagen gilt, dass das mittige Profil deutlich intensiver beansprucht wurde und somit schneller verschliss. Die Flanken verfügen noch über fast das komplette Profil und bieten somit in Kurven noch einen ähnlich guten Grip wie zu Beginn des Testes. Zieht man nun den zuvor gefahrenen Hans Dampf zum Vergleich heran so geben sich beide nicht viel, denn nach ca 2.500 km musste der Hans Dampf gewechselt werden.



Hutchinson Cougar - Ein wahrer Langläufer?



Nach ca. 2.000 km erkennt man deutlichen Verschleiß am Hinterrreifen



Doch die Seitenflanken verfügen noch über ausreichend Profil

Fazit

Alles in allem überzeugt der Cougar als Reifen mit einem leichten Lauf und ordentlichem Grip in Kurven. Lediglich der Power des Motors ist der Reifen bei forschem Beschleunigen nicht gewachsen, andere Reifen schnitten hier ein wenig besser ab. Wer also einen Reifen mit geringem Rollwiderstand, ausreichendem Grip und langer Haltbarkeit sucht wird mit dem Cougar glücklich. Lediglich wenn es etwas beherzter auf den Trails zu geht vermisst man ein wenig mehr Grip



Hutchinson Cougar - Ein wahrer Langläufer?

