





heißt dessen neuste Kreation, ein kompaktes Stadtrad auf 20-Zoll-Laufrädern mit rasanter Optik, quirliger Geometrie und kräftigem Motor (ab 2.590 Euro).

8. Vorne, mitte, hinten – Motorkonzepte im Vergleich

Autofahrer philosophieren gerne darüber, und auch bei Pedelecs ist es von Bedeutung: Wo der Motor sitzt und welches Rad er antreibt, entscheidet maßgeblich über die Fahreigenschaften. Fangen wir vorne an: „Ein Vorderradnabenmotor hat natürlich konstruktive Vorteile“, erklärt Mario Moeschler von Winora. „Ohne großen Aufwand verwandelt er ein normales Tourenrad in ein Pedelec; dabei sind alle Schaltungsvarianten, auch die Nabenschaltung möglich.“ Folgerichtig setzt Winora in seinem Pedelec-Programm auf Nabenmotoren von Heinzmann und Schachner.

Hersteller wie Biketec haben anderes im Sinn. Sie stellen Pedelecs her, die nicht auf Standard-Fahrrädern basieren, sondern eigenständige Entwicklungen sind, und können konstruktiv andere Wege gehen. „Beim klassischen Pedelec, wie wir es verstehen, ist der Mittelmotor die beste Wahl“, erklärt Kurt Schär. „So kann die Technik formschön und gut geschützt integriert werden, und durch die mittige Platzierung des Motors erreichen wir eine optimale Gewichtsverteilung.“ Klingt irgendwie nach Porsche mit Mittelmotor ...

Bei riese und müller wiederum sitzt der Motor in der Hinterradnabe, der Akku je nach Modell im Rahmen oder in einer separaten Tasche. „Bei sportlichen Pedelecs macht ein Vorderradmotor in unseren Augen keinen Sinn“, so Markus Riese. „Durch das Zusatzgewicht wird das Lenkverhalten zu stark beeinflusst und bei steilen Anstiegen läuft das Vorderrad Gefahr durchzudrehen.“ Den Antrieb ins Hinterrad zu integrieren, so der Ingenieur, würde dagegen auch modularen Konzepten wie dem Birdy Hybrid sportliche Fahreigenschaften ermöglichen.

9. Der Trend bringt flächendeckenden Service

Wurden 2005 noch etwa 25.000 E-Bikes und Pedelecs abgesetzt, waren es 2007 schon 65.000. Und für das laufende Jahr gehen selbst die vorsichtigen Marktbeobachter vom Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) von 80.000 bis 100.000 Exemplaren aus. Je mehr E-Bikes und Pedelecs unterwegs sind, desto dichter wird auch das Service-Netz, erklärt Schär und verweist auf touristische Projekte beispielsweise in der Schweiz (www.herzroute.ch), die zeigen, dass die Akzeptanz von Pedelecs dramatisch steigt, wenn die Akku-Infrastruktur stimmt.

10. Jung, sportlich, schlau

Manche Fahrradgattung kommt nie aus ihrer Nische raus – das Liegerad ist so ein Beispiel. Pedelecs dagegen sind drauf und dran, zum neuen Trend zu werden. Im ländlichen Raum machen sie Fahrradfahren für viele erstmals attraktiv, in den Städten sind sie die Wahl all jener, die sich intelligenter Technik und sinnvollen, individuellen Mobilitätsalternativen gegenüber aufgeschlossen zeigen. Dass gerade diese Nutzer auch auf Ästhetik achten ist klar – und damit regen sie die Pedelec-Hersteller dazu an, ihre Modelle noch jünger, sportlicher und schlauer zu gestalten. Und das wird den Trend zu elektrisch unterstütztem Hightech-Fahrspaß weiter bringen.

