



Hase Klimax: Das Allwetter-Trike mit faltbarem Verdeck gibt es mit 180 und demnächst auch 500 Watt.

bei hoher Reichweite, keine Helmpflicht, keine Zulassung oder Versicherung erforderlich.

Die meisten großen Fahrradhersteller bieten dieses Jahr erstmals in sämtlichen Fahrrad-Kategorien eine ausgereifte elektrische Unterstützung an. Von praktischen City- und Einkaufsflitzern über Trekkingbikes für lange Touren bis hin zu leistungsfähigen Mountainbikes, hochwertigen Klapprädern und schicken Cruisern ist für jeden etwas dabei. Bemerkenswert ist, dass die Branche nicht nur in wenigen Jahren die Kinderkrankheiten überwunden und ein leistungsfähiges Qualitätsmanagement in Zusammenarbeit mit unabhängigen Prüfinstituten und Verbänden etabliert hat. Auch das Design und die Technik der Räder mit Zusatz-Features wie Tagfahrlicht (Busch & Müller) und iPhone-Anschluss inklusive Fahrrad-Apps sowie Zubehör wie GPS-Routenfinder (zum Beispiel Garmin) und speziellen Helmen (wie von Abus) bietet nahezu für jede Klientel den nötigen Muss-ich-haben-Appeal.

Der E-Bike-Markt boomt schon jetzt – und es gibt durchaus noch Luft nach oben

Der Markt ist hochdynamisch, und die Zeiten, in denen E-Bikes noch als „Gesundheitsräder“ oder „Rentnermobile“ belächelt wurden, sind vorbei. Selbst Pessimisten wurden im letzten Jahr mit dem Einstieg von Bosch als OEM-Lieferant für 16 Marken von 13 Herstellern im wahrsten Sinne des Wortes elektrisiert. Dass sich ein Großkonzern wie Bosch mit einem Umsatz von 47,3 Milliarden Euro (2010) ernsthaft für einen Nischenmarkt interessiert, darf bezweifelt werden. Dabei ist Bosch nicht der einzige Platzhirsch in der boomenden E-Bike-Branche: Neben Panasonic ist auch das Unternehmen BionX, hinter dem der aus der versuchten Opelübernahme bekannt

gewordene Magna-Konzern steht, mit ausgefeilten Antriebssystemen auf dem Markt.

Obwohl sich Bosch offiziell an den Zahlen des ZIV orientiert – es gibt durchaus Stimmen, die die Zukunft deutlich optimistischer sehen. Denn Luft nach oben gibt es reichlich. Die Hälfte der Pkw-Fahrten in unseren Städten ist kürzer als 5 km und der Anteil des Radverkehrs am Modal Split (siehe Artikel S. 32) in der Regel nicht halb so hoch wie in den fahrradfreundlichen Städten Kopenhagen, Amsterdam oder Münster. Stei-

REICHWEITE UND KOSTEN VON E-BIKES

Da mehr Reichweite immer auch mehr Gewicht und höhere Anschaffungskosten bedeutet, bieten viele Hersteller für ihre Modelle unterschiedliche Akkus mit bis zu 120 km Reichweite zur Wahl. Im Alltag reichen je nach Topografie 40 bis 60 km in der Regel allerdings aus. Denn zum einen ist die Fahrstrecke immer auch vom persönlichen Einsatz abhängig und zum anderen lassen sich moderne Räder auch ohne elektrische Unterstützung noch bequem fahren. Clevere Lösungen für große Touren sind „Range Extender“ wie leichte Zweitakkus zum Leihen, das Nachladen unterwegs (eine Stunde Ladezeit bringt etwa 10 km Reichweite) und natürlich der Transport in Bahn oder Auto. Dank geringem Energieverbrauch sind die laufenden Kosten erstaunlich niedrig. Eine Akkuladung kostet unter 10 Cent und ist damit günstiger als einmal Duschen. Selbst der bislang noch relativ hohe Anschaffungspreis der Akkus (zurzeit rund 400 bis 800 Euro bei 500 bis 1000 Ladezyklen) relativiert sich, wenn man die Kosten pro Kilometer hochrechnet. Bei einer Fahrleistung von 35.000 km und einem Preis von 500 Euro pro Akku für 700 Ladungen kommt man beispielsweise auf 1,4 Cent/km – für Akku und Strom. Verschleißteile und eine regelmäßige Wartung kosten nicht wesentlich mehr als beim normalen Fahrrad. Lediglich in der S-Klasse kommt noch eine Versicherung mit etwa 70 Euro pro Jahr dazu.