

Elektrisch sommers wie winters

Boxenstopp: Zehn Monate mit dem Victoria „Mannheim“

Im Sommer Staub, Matsch im Frühling und Herbst und nun zum guten Schluss noch Schnee, Salz und Split: Diesem Fahrrad mit unterstützendem 250-Watt-Elektromotor – dem in den Kettenlauf eingreifenden Mittelmotor von Panasonic – ist von März 2009 bis Januar 2010 auf über fünftausend Kilometer wahrhaftig nichts geschenkt worden. Zum Jahreswechsel hatte das Victoria „Mannheim“ die anvisierte Marke der Langzeiterprobung gerade eben überschritten: 5017,6 Kilometer, um genau zu sein. Trotz Schnee und Glätte kamen noch einmal 270 Kilometer dazu. Anlass für einen letzten Boxenstopp, bevor das Rad die Heimreise zum Anbieter Hartje antrat.

Nun lässt sich auch einiges sagen zum Winterbetrieb: Ja, die tiefen Temperaturen machen dem Lithium-Ionen-Mangan-Akku (26 Volt/10 Amperestunden) ein bisschen zu schaffen. Während im Sommer die leider nur dreistufige Anzeige am Lenker (am Akku ist eine Fünf-Stufen-Anzeige) auf der immer gleichen Strecke regelmäßig nach 15 Kilometer von drei auf zwei Leuchtpunkte umsprang, tat sie das bei -5° Celsius schon nach 11 Kilometer. Den Akku in der warmen Wohnung zu laden und erst kurz vor der Wintertour einzusetzen, bringt nichts. Ohnehin sind Faktoren wie der Reifendruck, die Zahl der Anfahrtvorgänge und der Fahrstil, sprich Art und Umfang der Leistungsabforderung für die erzielbare Reichweite wesentlich wichtiger. Einflussgrößen wie 75 Kilogramm Fahrergewicht, 15 Kilogramm Zuladung und ein Streckenprofil mit nur geringen Steigungen werden als gleichbleibend vorausgesetzt.

Man darf sich nicht verrückt machen lassen: Die fabelhaften Reichweiten, von denen begeisterte Elektroradler im Internet berichten, ähneln den Verbrauchswerten in Autoprospekten – sie lassen sich allenfalls unter ganz besonderen Bedingungen erzielen. Ständig forsch mit der Grenzgeschwindigkeit der elektrischen Unterstützung (25 km/h) unterwegs sein zu wollen, bedeutet einen drastischen Verlust an Reichweite: Dann war spätestens nach 35 Kilometer Schluss mit der Motorhilfe. Bei sparsamer Nutzung – gleichbleibendes Tempo im unteren Unterstützungsbereich – reichte ein voller Akku im Sommer für rund 70 Kilo-

meter. Dann war er aber auch nur noch fähig und willens, für die – nebenbei: vorzügliche – Beleuchtung zu sorgen. Dass aktuelle Victoria-Modelle zusätzlich einen Nabendynamo im Vorderrad haben, ist zu begrüßen. Denn das „Mannheim“ lässt sich sehr gut als Fahrrad ohne Motor fahren. Ohne eingebauten Akku mit offen liegenden Kontakten unterwegs zu sein ist genauso unproblematisch, wie den Akku längere Zeit im unbenutzten Rad zu lassen: Seine Selbstentladung ist sehr gering, und die Kontakte neigen nicht zum Korrodieren. Einzig die Kunststoff-Box des Akkus leidet beim tagtäglichen Rein-raus und verschrammt am scharfkantigen Schloss.

Ein durch Flattern hinten abgebrochenes Kunststoff-Schutzblech, ein Satz neue Bremsgummis, viermal Plattfuß, von denen wenigstens einer die Folge eigener Fahrlässigkeit war – das war der Verschleiß. Als Nächstes wäre wohl die Kette zu erneuern. Die Reifenmängel (Continental Extra light) wurden wegen des Abriebs am Antriebsrad zwischen vorn und hinten getauscht und dürften gut und gern noch so eine Saison halten. Die Sieben-Gang-Nabe (Shimano Nexus) – trotz eines Ritzeltauschs wünscht man sich manchmal etwas mehr Übersetzung – machte auch nach Aus- und Einbau im finsternen Wald beim Reifen flicken keinerlei Mucken genauso wie die V-Brakes (Shimano XT). Dem Verlust des Führungsrädchens, das die Kettenspannung hinter dem Motor kontrolliert, beugte ein Routine-Werkstattbesuch zur Wartung gerade rechtzeitig vor.

Was war nicht gut, was wurde vermisst? Ein Streckenmesser ist beim E-Bike so wichtig wie die Tankanzeige im Auto zur Beantwortung der Frage: Laden oder Fahren? Die Pedale sollten bei Nässe rutschfester sein. Nicht nur der Sattel (Geschmackssache), sondern auch die nicht gut justierbare Sattelstütze wurde ausgetauscht. Insgesamt: Das Victoria „Mannheim“ ist ein flottes Alltagsrad. Als 28-Zoll-Rad in den Rahmenhöhen 49, 53 und 57 Zentimeter zu haben, wiegt es um die 21 Kilogramm und kostet 2200 Euro. Manchem erscheint das viel für ein einfaches, zum Beispiel nicht gefedertes E-Bike. Die in der Erprobung bewiesene Zuverlässigkeit rechtfertigt den Preis. HANS-HEINRICH PARDEY



Eiszeit: Elektrisch unterstützt kommt man auch leichter durch den Winter. Foto Pardey