



Endlich wieder Velozeit. Damit alles glattläuft, sollte das E-Bike immer gut gewartet sein.

Der Frühling lockt wieder in den Sattel. Die Schweiz ist ein richtiges Veloland. Rund 340 000 Fahrräder wurden vergangenes Jahr neu in Verkehr gesetzt. Darunter 90 000 E-Bikes – nochmals 16 Prozent mehr als im Vorjahr. Keine Frage: Das Stromvelo ist gross im Trend und bereitet pures Fahrvergnügen. Doch was dabei gerne verdrängt wird: E-Bikes wollen gewartet werden, sonst leidet die Sicherheit.

Was der Besitzer beim E-Bike selber erledigen kann

Das kostet. «Die Arbeit am E-Bike ist etwas aufwendiger für den Mechaniker, weil das Fahrzeug schwerer und der Antrieb schwieriger zugänglich ist», sagt Daniel Bachofner, Leiter Verkehrssicherheit und Dienste von Pro Velo, dem Dachverband für die Interessen der Velo-

Da muss d

E-Bikes machen Spass. Sie müssen aber rich

fahrenden in der Schweiz. Bachofner geht von 90 Minuten Arbeit und einem Servicepreis von 120 bis 160 Franken aus.

Ein Anhaltspunkt in der Preisfrage ist das Preismanagement von Veloplus, einem Spezialisten mit schweizweit acht Filialen. Für den grossen Veloservice werden hier 119 Franken veranschlagt. Motorenkontrolle plus ein Software-Update schlagen mit 59 Franken zu Buche, der Kapazitätstest eines Akkus mit 29 Franken. Alles in allem: 207 Franken. Zusätzliche Arbeiten bringen zusätzliche Kosten. Als Faustregel gilt: «Bei regelmässigem Gebrauch des E-Bikes betragen die Unterhaltskosten rund 10 Rappen pro Kilometer», erklärt Bernhard Schneider, Medienverantwortlicher des Schweizer Kompetenzzentrums für Elektroweiräder in Biel.

Immerhin: Einfachere Kontroll- und Wartungsarbeiten kann der Halter auch bei einem E-Bike selber erledigen. Etwa die Reifen auf Druck und Risse prüfen, die Abnutzung der Bremsen kontrollieren oder die Kette pflegen. Worauf man

dabei besonders achten muss, weiss Martin Platter. Er leitet die Fachstelle Velo und E-Bike von Velosuisse, dem Verband der Schweizer Fahrradlieferanten. Der Kette, so Platter, gelte ein besonderes Augenmerk. So müsse die Kette bei E-Bikes mit Mittelmotorantrieb sowohl der Motorenkraft als auch der Pedalkraft standhalten. «Deshalb ist sie einer grossen Belastung ausgesetzt und sollte regelmässig gewechselt werden», betont er, «vor allem, wenn das E-Bike auch im Regen und Schmutz gefahren wird, wie das bei E-Mountainbikes oder beim Pendeln der Fall ist.»

Der Motor macht das Fahrrad erst zum E-Bike. Dieser wird über einen Akku betrieben. «Moderne Lithiumbatterien ertragen eines nicht: in entladenerem Zustand herumzustehen», sagt Bernhard Schneider. «Wer das E-Bike längere Zeit nicht verwendet, lagert die Batterie am besten bei Zimmertemperatur mit einem Ladestand von 70 bis 90 Prozent.» Er empfiehlt einen «regelmässigen Gang zum Fachhändler nach mindestens 1000 Kilometern». Unter dem



Die Velo-Experten

Website des Schweizer Kompetenzzentrums für Elektroweiräder
www.newride.ch

Website des nationalen Dachverbands der lokalen und regionalen Verbände für die Interessen der Velofahrer in der Schweiz
www.pro-velo.ch

Website des Verbands der Schweizer Fahrradlieferanten
www.velosuisse.ch

Gut zu wissen

Billig kann teuer werden

Ein E-Bike vom Discounter – das kann teuer werden. Darin sind sich die Fachleute einig. «Beim Discounter wird leider auch fabrikneuer Schrott verkauft», bemängelt Martin Platter von Velosuisse. Kommt hinzu, dass nur wenige Werkstätten an einer Reparatur solcher E-Bikes oder einem Service interessiert sind. Der Grund: «Wenn ein Fachhändler ein Fahrzeug repariert, ist er **haftpflichtrechtlich dafür verantwortlich, dass es seine Werkstatt in einwandfreiem Zustand verlässt**», erklärt Bernhard Schneider von NewRide. Einige hätten Bedenken, dass dies überhaupt mög-

lich ist. Und Daniel Bachofner von Pro Velo Schweiz ergänzt: **«Billigstvelos haben Komponenten, die man nicht reparieren, sondern nur ersetzen kann – wenn überhaupt.»** Dank besser verarbeiteten Komponenten dürfte ein E-Bike ausserhalb des Billigsegments auf die Dauer günstiger unterwegs sein. Wer trotzdem zum Schnäppchen greifen will, darf eines nicht vergessen: Ein Discounter ist verpflichtet, seine E-Bikes zu warten oder alternativ einen Vertragshändler dafür anzubieten. So will es Artikel 8 des Produkthaftungsgesetzes. Klären Sie das vor dem Kauf!

Strich fahre der Verbraucher damit am günstigsten.

Achtung vor billigen Modellen und deren Akkus

Nach drei bis fünf Jahren verliert ein Akku merklich an Kapazität und muss ausgetauscht werden. Bei billigen Modellen kann es schneller gehen. Martin Platter warnt vor Billig-E-Bikes und deren Akkus: «Das kann ziemlich ins Auge gehen – etwa wenn wegen eines falsch programmierten oder falsch dimensionierten Batterie-Management-Systems der Akku beim Laden zu brennen beginnt – was schon passiert ist.»

Nicht ganz einig sind sich die Fachleute, was das Update der Software betrifft. Brauchts das wirklich? Schneider sagt: «Wenn das E-Bike einwandfrei läuft, sind keine Software-Updates zwingend.» Sie seien nötig, wenn eine Störung vorliegt, elektronische Komponenten ausgetauscht werden müssen oder wenn man ein neues Feature nutzen will. Für Platter hingegen ist klar: «Die gleiche Frage würde man beim Auto, Smartphone oder Computer nicht stellen, weil Updates sicherheitsrelevant sind.» Klar ist: Nur mit gutem Service bleibt beim reinen Fahrvergnügen. ●

Foto: Getty Images



er Profi ran

regelmässig gewartet werden, sonst drohen unliebsame Überraschungen.

DANIEL AENISHÄNSLIN