

EMTB
EMTB OF THE
YEAR 2019

?

READERS' AWARD
2019

Unsere Leser haben abgestimmt und in drei Kategorien ihre Lieblings-Bikes 2019 gewählt. And the winners are:



KATEGORIE HARDTAIL
Cube Reaction Hybrid HD 500



KATEGORIE TRAIL/TOUR
Specialized Turbo Levo



KATEGORIE ENDURO
Haibike Flyon Xduro Nduro 10.0



Die EMTB-Leser sind sich einig: E-Mountainbikes erhöhen den Spaßfaktor und machen das Höhenmetersammeln leicht.

WERTE-GESELLSCHAFT

Mehr Spaß, mehr Höhenmeter – laut unserer großen Leserumfrage sind das die Hauptargumente fürs E-MTB. Fast 6000 Leser haben teilgenommen und uns mitgeteilt, auf was sie bei ihrem Sport Wert legen.

Das Segment der E-Mountainbikes wächst rasend schnell und mit ihm auch die Leserschaft des EMTB-Magazins. Kein Wunder, dass dieses Jahr deutlich mehr Leser an unserer Befragung teilgenommen haben als noch 2018. Wie E-Mountainbiker ticken, welche Ausrüstung sie bevorzugen, wo und wie sie Urlaub mit dem Bike machen und welches die beliebtesten Marken sind – die Antworten auf diese Fragen waren unter anderem die Ergebnisse, die wir im Rahmen der Eurobike 400 Gästen aus der Fahrradbranche präsentierten. Ebenfalls Tradition bei unserem Branchenabend: die Verleihung der Leserpreise. Mit den Readers' Awards wurden in 20 Produktkategorien die beliebtesten Marken ausgezeichnet. Bei der Wahl zum „E-MTB of the year“ wurden die angesagtesten E-Mountainbikes des Modelljahres 2019 in den Kategorien Hardtail, Trail/Tour und Enduro gekürt. Einige Trends sind auffällig: Shimano hat mit seinem Steps-Motor

Branchen-Führer Bosch einige Punkte abgeknappst und erreicht nun unter den EMTB-Lesern einen Marktanteil von 20 Prozent. Wie das wohl 2020 aussehen wird, nachdem Bosch gerade seine neue Motorengeneration vorgestellt hat? Auch die Laufradkombination 29/27,5" ist im Kommen: 39 % unserer Leser liebäugeln damit. Und schaut man auf die Neuheiten ab Seite 20 in dieser Ausgabe, stellt man fest: Die Hersteller bieten immer mehr Modelle mit diesem Laufradmix an. Wenig überraschend dagegen: Die allermeisten E-Mountainbiker setzen weiterhin auf E, weil sie damit mehr Spaß am Biken haben und noch mehr Höhenmeter sammeln können – das sagten rund 70 Prozent aller Teilnehmer. Und dafür greifen sie übrigens immer tiefer in die Tasche: Von rund 4420 Euro im vergangenen Jahr auf den Durchschnittspreis von nun 4790 Euro. Da kann sich die Branche freuen. Alle Gewinner: www.readers-award.de

Fotos: Markus Greber, Hersteller

26 %

wollen nun ihr E-Bike auch online kaufen.

Das ist ein kräftiger Anstieg von:

12 % gegenüber 2018.

4789 EURO

ist der Durchschnittspreis, den Leser für ein neues E-MTB ausgeben wollen. **60 Prozent** sind gewillt, über **4000 Euro** beim nächsten Kauf auszugeben.

90 %

WOLLEN SICH DEFINITIV EIN FULLY KAUFEN.

Der Hardtail-Anteil ist bei der Kaufabsicht von **19 %** im Vorjahr auf **13 %** gesunken.

Das Streckenangebot (68 %) und Trails (60 %) sind die entscheidenden Argumente für einen Urlaub mit dem E-MTB. Knapp über tausend Euro geben E-Biker im Schnitt für einen Urlaub aus.

Steps macht einen Sprung nach vorne

Bei den verkauften E-Bikes hat sich der Shimano-Steps-Antrieb um einige Schritte nach vorne geschoben. Zwar bleibt Branchen-Primus **Bosch** noch die Nummer 1 mit **47 % Anteil** an den verkauften Systemen. Doch **Shimano** konnte sich von 9 % des Vorjahres auf **20 %** steigern. Die Plätze 3 und 4 belegen Brose (16 %) und Yamaha (13 %).

Knapp 2/3

fahren auch ein Mountainbike ohne E-Antrieb. Der Anteil ist über die letzten zwei Jahre konstantgeblieben.

Eine gute Qualität (82 %), Haltbarkeit (81 %) und eine hohe Reichhöhe (57 %)

sind die wichtigsten Kaufkriterien. Die maximale Motor-Power ist nur für 39 Prozent der EMTB-Leser kaufentscheidend.

VIER Marken

liegen in der Lesergunst ganz weit vorne:

CANYON, SPECIALIZED, HAIBIKE UND CUBE.

73 % der Kaufabsichten vereinen sich auf diese vier Firmen. Canyon als Spitzenreiter erhält knapp **25 %**

39 %

planen den Kauf eines Bikes mit Mischbereifung, **29 Zoll vorne** und **27,5 am Heck.**

Die EMTB-Leser machen am liebsten in der Heimat Urlaub:

Deutschland (67 %) führt im Ranking vor **Österreich** (41 %) und **Italien** (31 %).

Die Schweiz liegt mit nur 12 Prozent abgeschlagen auf Rang vier.



CHRISTOPH SAUSER, RENNFAHRERLEGENDE

Das Format fand ich gelungen, das war ein extrem harter Wettkampf und technisch eine herausfordernde Strecke. Ich blieb die ganze Zeit im Turbo-Modus. Für die Zukunft würde ich mir lediglich noch einen supersteilen Anstieg wünschen, der Bikes und Fahrer an die Grenzen bringt.

DIE ERGEBNISSE

HERREN

- 1 Alan Hatherly, RSA
01:04.53 Std
- 2 Jerome Gilloux, FRA
01:06.03 Std
- 3 Julien Absalon, FRA
01:06.22 Std

FRAUEN

- 1 Nathalie Schneitter, SUI
01:11.38 Std
- 2 Maghalie Rochette, CAN
01:11.43 Std
- 3 Anneke Beerten, NED
01:15.09 Std



Sehr anspruchsvolle Streckenführung mit steilen Anstiegen und harten Abfahrten – die E-MTB-Racer lobten den WM-Kurs.

E-WM: ALLES AUF TURBO

Anspruchsvoller Kurs, namhaftes Starterfeld: Alan Hatherly (Südafrika) und Nathalie Schneitter (Schweiz) sind die ersten E-MTB-Weltmeister.

Am Vortag des Rennens änderte die UCI noch schnell den Streckenverlauf für die erste E-MTB-Weltmeisterschaft, nachdem die Teilnehmer im Training Feedback gegeben hatten. Das Ergebnis: eine extrem anspruchsvolle Strecke, die sogar vom Sieger Alan Hatherly als „Cross Country und Downhill in einem“ bezeichnet wurde. Bei den 45 Männern waren viele Namen ehemaliger Top-Fahrer und Olympia-Sieger zu finden. Ganz vorne Julien Absalon, der als Favorit gehandelt wurde. Weitere Starter waren Marco Fontana, Miguel Martinez, Christoph Sauser und Jaroslav Kulhavy. Der U23-Weltmeister Hatherly litt unter Übertraining und war deswegen seit Wochen auf dem E-Bike unterwegs. „Mein Sponsor wollte, dass ich mitfahre, und ich bin stolz auf diesen Weltmeistertitel“, so der Südafrikaner, der im Ziel über eine Minute Vorsprung auf Absalon herausgefahren hatte. „Ohne diese Vorbereitung hätte ich das so nicht draufgehabt.“ Vier Runden mit 6,1 Kilometern Länge absolvierten die Racer; die Organisatoren hatten mehrere extrem steile Auffahrten in die Streckenführung eingebaut. Bei einem Tempodurchschnitt von 22,6 Stundenkilometern

lag die Rennzeit knapp über einer Stunde. Laut Reglement war kein Akku-Tausch erlaubt, was sich aber auch als unnötig erwies. Der Schweizer Christoph Sauser hatte nach dem Rennen noch locker 50 Prozent Akku-Stand, wie er angab. Bei den Frauen lieferten sich Nathalie Schneitter und die Kanadierin Maghalie Rochette ein hartes Duell, das die Schweizerin am Ende mit fünf Sekunden Vorsprung durch die bessere Downhill-Technik entscheiden konnte. „In der Brutalo-Abfahrt, genannt La Beatrice, bin ich in der ersten Runde hängen geblieben. In der Finalrunde habe ich mich extrem konzentriert und genau in dieser Abfahrt den Vorsprung vor Maghalie rausgefahren“, so Schneitter.



Kurioses am Rande: Guido Tschugg, DH-Weltmeister in der Masters-Wertung (normales MTB), wollte in Kanada seinen Titel verteidigen. Da sein Sponsor nur E-MTBs baut, ersetzte Tschugg den Motor durch eine normale Kurbel und landete mit seinem Husqvarna in der Quali auf Platz 4! Im Rennen schied er mit Defekt aus.

Fotos: Michal Cerveny, Bastian Stark, Sven Martin

5

Fragen an ...

Nathalie Schneitter aus der Schweiz,
erste offizielle E-MTB-Weltmeisterin



1 Bei der Zieldurchfahrt hast Du unglaublich gejubelt ...
Ja, weil es so knapp wurde zum Schluss und ich so aufgeregt war. Ich habe mich über ein Jahr vorbereitet, wurde von meinen Eltern unterstützt. Dann noch ein Patzer in der ersten Runde – ich freue mich jetzt noch über diesen Titel.

2 Du warst 2004 Juniorenweltmeisterin im normalen Cross Country, was bedeutet Dir dieser Titel?

Ich wollte unbedingt dabei sein, das ist ein unwiederbringbares Ereignis, wenn etwas zum allerersten Mal stattfindet. Der Verband hat auch nichts dazugegeben, ich musste viel selbst organisieren. Darum bin ich unglaublich stolz – der erste Titel in einer neuen Disziplin, das vergisst man nicht.

3 Wie war Dein Batterie-Management?

Ich fuhr alles mit Turbo, weil ich nicht sehr schwer bin. Da ging es eher darum, das E-Bike dann zu bändigen bei der Power. Mein Akku hatte im Ziel noch 25 Prozent Ladung.

4 Kamst Du je über 25 km/h?

Nur ein ganz kurzes Teilstück, die Strecke war gut gebaut für E-Biker. Sehr technisch, sehr harte und fahrtechnisch anspruchsvolle Anstiege. Da war nichts zum Ausruhen dabei.

5 Bleibst Du jetzt beim E-MTB-Wettkampfsport?

Auf jeden Fall. Ich bin dieses Jahr schon mehrere Rennen gefahren, ich fand das mega-spannend. Auch das E-Enduro-Rennen Tour du Mont Blanc, das war ein Hammer! Das sind Highlights, die so nur mit einem E-Bike möglich sind.

LOW-BUDGET BIKEN



€ 29,90 [D]

ISBN 978-3-667-11668-0

- 44 Trails mit Beschreibung: Fimberpass, Alp Mora, Monte Generoso und viele mehr
- Karten mit Tourenverlauf und Höhenprofilen
- Alle Fakten: Fahrzeit, Schwierigkeit, Distanz und Höhenmeter
- GPS-Daten für alle Touren zum Download
- Tipps zu günstigen Unterkünften, Restaurants und Bike-Stationen
- Mit großformatigen Fotos



www.delius-klasing.de



DELIUS KLASING

NEUE PLATTFORM

Die Österreichische Internet-Plattform Greenstorm hat einen neuen Marktplatz für E-Bikes gestartet. Unter der Adresse shop.greenstorm.eu soll der größte europäische Online-Marktplatz für neue und gebrauchte E-Bikes entstehen. Privatanbieter können provisionsfrei ihr Angebot einstellen. Derzeit sind laut Greenstorm über 800 lokale Händler aus Deutschland, Österreich und Italien auf der Internet-Plattform vertreten.



SEKUNDÄRLITERATUR

Wenn Sie das nächste Mal am Kiosk vorbeikommen, dann schnappen Sie sich die neue BIKE. Das Sprachrohr der unmotorisierten MTB-Fraktion hat auch reichlich Themen und Tipps parat, die jeden E-Mountainbiker interessieren. In BIKE 11/2019 testet die Redaktion 20 Federgabeln, 12 Regenjacken und zeigt die schönsten Touren im Traumrevier Santa Caterina. Nur die Trainingstipps für lange Anstiege brauchen Sie vielleicht nicht zu lesen. **BIKE 11/2019, ab 1. Oktober am Kiosk**



Teamwork: Ein Volontariat bei EMTB garantiert Dir spannende Reisen, nette Kollegen und viel frische Luft.

EMTB SUCHT VERSTÄRKUNG

Wir suchen Verstärkung für unser Redaktions-Team in München. Testen, reisen, fachsimpeln – wir garantieren einen spannenden Job!

Der E-Mountainbike-Trend wächst, und wir wachsen mit. Daher werden wir mit EMTB im nächsten Jahr sechs Mal erscheinen. Um unser Team zu verstärken, suchen wir einen Volontär für unsere Redaktion in München. Was wir uns wünschen: jemanden, der für das Thema brennt, langjährige (E-)Mountainbike-Erfahrung mitbringt, sehr sicher im Sattel sitzt, kontaktfreudig ist und sich gut mit der Fahrradtechnik auskennt. Ein sehr gutes Gefühl für die Sprache setzen wir ebenso voraus wie das Interesse an Medien – Print wie Digital. Auch journalistische Erfahrung und/oder ein einschlägiges Studium im Fachbereich Sport, Medien und Ingenieurwesen wäre von Vorteil.

Was wir bieten: eine fundierte journalistische Ausbil-

dung im Rahmen eines Redaktionsvolontariats, eine attraktive Vergütung nach Tarif, einen spannenden, vielfältigen Aufgabenbereich, einen tollen Standort, nette Kollegen, viel Zeit an der frischen Luft und spannende Reisen. Interesse? Dann schicke Deine Bewerbungsunterlagen mit Lebenslauf und gerne auch Arbeitsproben per Email an: j.welz@bike-magazin.de



BOSCH MACHT'S FLEXIBEL

Die meisten Bosch-Bikes werden 2020 serienmäßig mit dem großen 625-Wh-Akku bestückt. Mittels Adapter passt nun aber auch der kleinere 500-Wh-Akku ins große 625er-Fach. Der Nachrüstadapter, der bislang von Focus und Conway angeboten wird, fungiert als Abstandshalter zum großen, im Unterrohr integrierten Powertube. Vorteil: Auf langer Bike-Tour kann man nun den 500er-Akku von Bosch mitführen. Der Rucksack wird dadurch rund 600 Gramm leichter. Focus stellt im Jam die sechs Zentimeter Freiraum als Fach zur Verfügung, in dem Kleinteile wie ein Schlauch oder anderes Platz finden.

Fotos: Markus Greber, Georg Grieshaber

„JEDEN MONAT EIN NEUES ERLEBNIS!“

DIE GANZE WELT DES MOUNTAINBIKENS. GÜNSTIG UND BEQUEM INS HAUS.



IHR GEWINN

Gewinnen Sie einen Gutschein im Wert von 3.000 Euro für eine Reise Ihrer Wahl aus dem Programm vom renommierten Rad-Reisespezialisten BIKE ADVENTURE TOURS.

Alle BIKE-Abonnenten nehmen automatisch an der Verlosung teil.

REISEGUTSCHEIN IM WERT VON 3.000€

BIKEADVENTURE TOURS



www.bike-adventure-tours.de

WINTER-VERLOSUNG EXKLUSIV FÜR BIKE-ABONNENTEN

IHR VORTEIL

- Teilnahme an Verlosung
- 1 Heft gratis vor Abostart
- 17% Ersparnis im ersten Jahr*
- Begrüßungsgeschenk nach Wahl
- 12x BIKE für nur 59,50 €*
- BIKE Digital für nur 9,90 € (statt 39,99 €) auf Wunsch dazu bestellbar



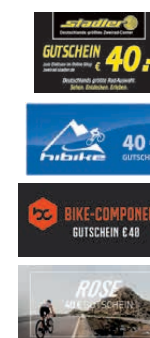
bike DIGITAL FÜR NUR 9,90 €

IHR GESCHENK

Wählen Sie Ihr Begrüßungsgeschenk. Mehr Geschenke und Infos unter abo.bike-magazin.de/02194b



ERGON RUCKSACK BA3 EVO** UVP 139,95 €. Ohne Zuzahlung Mindestbestellzeit: 2 Jahre



40-EURO-GUTSCHEIN** Wert: 40 €. Ohne Zuzahlung Mindestbestellzeit: 1 Jahr

JETZT ABO SICHERN...

Ganz einfach online unter abo.bike-magazin.de/02194b oder per Telefon unter +49 (0) 521- 55 99 55.

Falls Sie telefonisch bestellen, geben Sie bitte die Aktionsnummer 02194 an. Nach Ablauf des Mindestbestellzeitraums kann das Abo jederzeit gekündigt werden.



TEILNAHMEBEDINGUNGEN: Alle Bestellungen, die bis zum 31.12.2019 eingehen, nehmen an der BIKE-Abonnenten-Verlosung teil. Die Verlosung erfolgt Jahresanfang 2020 unter allen BIKE-Jahresabonnenten. Der Gewinner wird schriftlich benachrichtigt. Weitere Infos unter abo.bike-magazin.de/02194b

* Gilt bei Lieferung innerhalb Deutschlands, 62,90 € (A), 77,60 € (CH), 86,- € (sonstiges Ausland) ** Lieferung nur solange der Vorrat reicht.



Prof. Dr.-Ing. Oliver Bohlen, Fakultät für Elektrotechnik und Informationstechnik, Hochschule München

Das Thema Recycling hat bei den Akku-Herstellern nicht erste Priorität. Was müsste sich ändern?

Die Hersteller sind zum Recycling verpflichtet, verdienen aber mit dem Recycling kein Geld, es entstehen Kosten. Den größten Effekt wird es haben, wenn alle Akkus direkt zurückkommen und der Hersteller sich, schon um Kosten zu sparen, damit auseinanderzusetzen muss.

Warum macht es keinen Sinn, dass sich die Akku-Hersteller stärker um das Recycling bemühen?

Im Automobilbereich bemühen sich die Hersteller zunehmend darum und um ergänzende Maßnahmen wie die Zweitnutzung, das sogenannte Second Life. Zum einen, da sie ihren gesetzlichen Verpflichtungen nachkommen müssen und nun zunehmend Alt-Akkus auftauchen, zum anderen, weil die öffentliche Diskussion um Recycling zunimmt. Hier kommt auch fast jeder Akku wieder beim Hersteller an. Im E-Bike-Bereich ist das nicht selbstverständlich.



In Bremerhaven kann die Firma Redux bis zu 10 000 Tonnen Lithium-Ionen-Akkus im Jahr recyceln. Industrieschätzungen rechnen bis 2030 europaweit mit 120 000 Tonnen.



ALLES SONDERMÜLL?

Was passiert mit Lithium-Ionen-Akkus, wenn sie in E-Bikes und Autos ausgedient haben? Zum bloßen Entsorgen gibt es Alternativen.

Obwohl die Verkäufe von E-Bikes weiterhin steigen, ist die Zahl der Akkus, die im Recycling landen, noch relativ gering. Vergangenes Jahr waren es 100 Tonnen Fahrrad-Akkus, die zu Verwertungsanlagen kamen. Prof. Oliver Bohlen von der Hochschule München geht davon aus, „dass ein Großteil der Akkus von den Endverbrauchern als Ersatz zu Hause“ gehortet wird.

Was die wenigsten wissen: Durch den geringen Lithium-Anteil im Akku lohnt sich das Recycling dieses Wertstoffs wirtschaftlich bislang kaum. Auch das hauptsächlich im Kongo und oft mittels Kinderarbeit gewonnene Kobalt ist im Recycling bisher teurer als beim Neukauf. Umweltwissenschaftler Dr. Hartmut Stahl vom Öko-Institut in Darmstadt führte im Auftrag der EU-Kommission eine Studie zum Rücklauf von Akkus durch. Seine Kritik: Die EU-Richtlinie stuft Lithium-Ionen-Speicher für E-Fahrzeuge gegenwärtig als eine Art von Industriebatterien ein. Und dafür gibt es weder eine verbindliche Sammel- noch eine Recyclingquote. Stahl: „Die EU-Richtlinie stammt von 2006. Damals war das Thema Lithium-Ionen-Akkus überhaupt noch nicht relevant.“

In Deutschland hat zumindest der Zweirad-Industrie-

Verband (ZIV) mit der Stiftung GRS für die Radhändler ein Rücknahmesysteme entwickelt. GRS steht für „Gemeinsames Rücknahmesystem Batterien“. Im Auftrag des Bundes werden so gebrauchte Batterien gesammelt, sortiert und verwertet. Fahrradhersteller und Händler können sich am Rücknahmesystem freiwillig anschließen, etwa 3000 Händler nehmen bisher daran teil. Das funktioniert so: Der E-Biker bringt den verbrauchten Akku zum Händler. Der präpariert und verpackt diesen und sammelt ihn in seiner GRS-Tonne. Ist diese gefüllt, verständigt der Shop-Betreiber die GRS. Die Tonne wird dann abgeholt und zu Sortieranlagen gebracht. Probleme dabei sind Online-Käufe oder beschädigte Akkus. Prof. Dr.-Ing. Oliver Bohlen: „Gerade die kleinen Händler werden mit dem Problem alleingelassen.“

Eine Alternative sind sogenannte Second-Live-Strategien für Lithium-Ionen-Akkus: Wenn die Energieträger in Fahrrädern oder Autos ausgedient haben, könnten sie trotzdem als Speicher weiterverwendet werden – z. B. für Solaranlagen. Ob direktes Recyceln oder das Weiterverwenden als Second-Live-Batterien ökonomisch und ökologisch sinnvoller ist – darüber streiten sich die Experten noch.

Innovation oder Mogelpackung? In unserer Rubrik **SCHON GEFahren** unterziehen wir neue Entwicklungen einem ersten Praxistest. Diesmal: der Rocky Mountain Glider.

ROCKY MOUNTAIN GLIDER

PREIS 15 EURO, www.bikeaction.de

Eigentlich ist das Powerplay-System, das in den Rocky Mountain-E-MTBs Altitude und Instinct verbaut wird, bekannt für seine unauffällige Geräuschkulisse. Das lauteste am gesamten System ist dabei nicht der Motor, sondern die aufwändige Umlenkkonstruktion für die Kette. Diese läuft über das Antriebsritzel und zwei weitere Röllchen, zwischen denen der Sensor für die Motorsteuerung sitzt. Diese Umlenkung ist verantwortlich für ein leichtes Rattern, das zur typischen Eigenart des Powerplay gehört. Das wird sich in Zukunft ändern. Die neue Kettenführung namens Glider reduziert den Geräuschpegel drastisch. Die Rolle ist an einem zusätzlichen Gelenk aufgehängt und besteht aus einem speziellen, gleitfähigen Material. Der Glider wird anstelle der bisherigen, oberen Umlenkrolle montiert. Wir konnten das Teil bereits einige Zeit ausprobieren. Fazit: eine deutliche Geräuschreduzierung. Damit dürfte der Powerplay-Motor zu den leisesten E-MTB-Systemen auf dem Markt gehören. Der Glider ist übrigens an allen Powerplay-Motoren nachrüstbar und lässt sich mit wenigen Handgriffen selbst montieren.



EMTB-Autor Markus Greber hat den Glider am Rocky Mountain Altitude verbaut. Sein Fazit: „Damit gehört der Powerplay-Antrieb zu den leisesten am Markt.“



Fotos: Redux, Markus Greber, Christian Kaufmann



AB 16.10. AM KIOSK.



AUCH ALS DIGITALES EINZELHEFT ERHÄLTICH ÜBER DEN APP STORE ODER GOOGLE PLAY STORE.

10

WINTERTIPPS

Es gibt kaum Schöneres, als Schnee unter den breiten Stollenreifen knirschen zu hören. Beim Winter-Biken gibt es aber einige Dinge für Mensch und Maschine zu beachten. Hier die wichtigsten Tipps für gelungene Touren in Weiß.

1

Auf Schnee und Eis sind Spikes ein Muss. Ein Klassiker: der Schwalbe Ice Spiker Pro, in der 29er-Version mit rund 400 Zähnchen. Für alle Modelle gilt: je höher die Zahl der Nägel, desto besser der Grip.



2

MEHR LICHT!

Die Tage im Winter sind kurz. Deshalb muss eine Lampe ans Bike. Darauf achten, dass der Akku voll geladen ist. Falls die Lampe nicht fest montiert ist, den Akku in den Rucksack oder am Körper verstauen, denn dessen Leistung geht bei niedrigen Temperaturen schnell in die Knie.

3

Kälte DIE ZWIEBEL

... macht es vor: Mehrere Schichten halten wärmer als eine oder zwei dicke Lagen. Die unterste sollte gut Schweiß transportieren, die äußerste Nässe, Wind und Kälte abhalten. Wer Skitouren-Bekleidung besitzt, kann diese einsetzen.

4

WARMER HÄNDE

Bergsteiger ziehen Seidenhandschuhe unter die Wärmehandschuhe. Die Luxusvariante sind Heatpads, die in die Handschuhe integriert sind wie beim Hersteller TheHeatCompany.

4

KETTE UND BREMSEN

Kette und Scheibenbremsen brauchen im Winter besondere Zuwendung. Hochviskose-Schmiermittel für die Kette verringern den Verschleiß. Achtung: Bei extremen Minustemperaturen kann das Mineralöl von Magura- und Shimano-Disc-Bremsen zähflüssiger werden.

6

SKIHELM IST WÄRMER

Bei Minustemperaturen auf die empfindlichen Hautpartien achten: Wangen und Nase. Buff, Skihelm und Skibrille sind wärmer und schützen Kopf und Gesicht.

7

FAHRWERKS-CHECK

Bei niedrigen Temperaturen ändert sich die Beschaffenheit des Öls in Gabel, Dämpfer und Tele-Stütze. Deshalb muss nachjustiert werden. Ändern Sie eventuell Ihre Druck- und Zugstufeneinstellung. Für Hardcore-Winter-Biker: Beim Service im Herbst das Gabel- und Dämpferöl auf ein Öl mit geringerer Viskosität (Winteröl) tauschen lassen.

8

Akku BESSER MEHR POWER

Den Akku bei Zimmertemperatur lagern, erst kurz vorm Losfahren einsetzen. Bei Stopps auf jeden Fall mit in die Hütte nehmen. Da ein kalter Akku weniger Leistung bringt, besser in höherer Unterstützung fahren, denn sonst kommt er nicht auf Betriebstemperatur. Aber: Durch Rollwiderstand und Schlupf kann der Verbrauch doppelt so hoch sein wie im Sommer!

9

FLAT STATT KLICK

Durch die Schuhplatte haben Klickpedalschuhe immer eine Kältebrücke. Im Winter deshalb auf Flats umsteigen. Wanderschuhe haben etwas weniger Pedal-Grip, sind aber oft wärmer als Bike-Treter.

10

TOUREN-PLANUNG

Bei der Touren-Planung die Schneeverhältnisse mit einbeziehen. Zehn Zentimeter Pulver bei gefrorener Eis- oder Hartschneeunterlage sind Traumbedingungen – Powderbiken. Bei Harsch und Weichschnee am besten auf Schotterwege ausweichen.

Die Technik von E-Mountainbikes ist komplex. In unserem **LESERFORUM** beantworten wir drängende Fragen und helfen Lesern bei Problemen.

PROBLEME MIT GIANT-E-MTBs

Hallo EMTB-Redaktion, ich möchte auf einen Defekt der Reihe Giant Trance E+ aufmerksam machen. Letzte Woche fuhr mein Trance E+ SX 1 Pro selbstständig, ohne dass sich eine Person in der Nähe befand, gegen einen Wohnwagen und verursachte einen Schaden. Das Fahrrad war zu diesem Zeitpunkt nicht eingeschaltet. Ein ähnliches Ereignis hatten wir bei dem Fahrrad meiner Partnerin (Trance E+ 2 Pro), welches nach Einsetzen des Akkus selbstständig anfuhr und nur durch Entfernen des Akkus gestoppt werden konnte. Auf Nachfrage bei meinem Händler berichtete er mir von einem weiteren Fahrrad (Trance E+ SX 0 Pro), auch hier gab das Bike selbstständig Gas. Leider wurden die Kunden weder auf der Webseite noch persönlich darauf hingewiesen.

Lars Schneider



Antwort Customer-Service Giant Deutschland

Das Problem ist uns bekannt, und wir haben in den letzten Monaten intensiv an einer Lösung gearbeitet. Wir haben ausführliche Tests durchgeführt, um das geschilderte Problem reproduzieren zu können. Auslöser war die Schiebehilfe, die bisher durch das Drücken eines einzelnen Knopfes aktiviert werden konnte. In Einzelfällen kam es hier zu einer selbstständigen Aktivierung. Das haben wir für alle 2020er-Modellen bereits geändert. Es muss jetzt der Knopf der Schiebehilfe gedrückt werden und zusätzlich innerhalb von drei Sekunden die Plus-Taste der Unterstützungsstufe. Diese Änderung soll auch auf die Modelle 2019 übertragen werden, damit das beschriebene Phänomen nicht mehr auftreten kann. Wir werden die Software über die Giant-E-Bike-App beim Kunden sowie über das Giant Service Tool beim Giant-Fachhändler entsprechend abändern. Durch das Update ändert sich bei allen betroffenen Bikes die Aktivierung der Schiebehilfe nach dem oben beschriebenen Prinzip.

Sie haben ein Problem mit Ihrem E-MTB? Dann schreiben Sie uns: info@emtb-magazin.de

Fotos: Markus Greber, Hersteller

STORCK

e:shop

Alle Storck E-Bike Modelle Online:
www.storck-bikes.com

z.B. e:drenalin (Conti) ab € 5.699,-

KINDERLEICHT



€ 24,90 [D]
ISBN 978-3-667-11576-8

www.delius-klasing.de



DK
DELIUS KLASING