

Mit dem E-Bike sicher durch Herbst und Winter

von bernd bohle - Donnerstag, 17. September 2015

https://www.pd-f.de/2015/09/17/9630_mit-dem-e-bike-sicher-durch-herbst-und-winter/



Wie bringt man sich und sein [E-Bike](#) gut durch die dunkle, kalte Jahreszeit? Der pressedienst-fahrrad hat Experten befragt und stellt die wichtigsten Fakten für problemloses Elektroradeln im Winter vor.

[pd-f/cg] Wer im Frühjahr einen guten Vorsatz in die Tat umgesetzt und sich ein E-Bike gekauft hat, blickt nun, da der Sommer seinem Ende entgegengeht, auf viele, vielleicht sogar tausende von flotten Kilometern zurück. Genug, um das neue Elektrorad in- und auswendig zu kennen, sollte man meinen – doch die echte Bewährungsprobe kommt erst noch: „Radfahren in Herbst und Winter macht nach wie vor viel Spaß“, sagt Fachjournalist und Alltagsfahrer Gunnar Fehlau. „Auf ungemütliches Wetter und veränderte Streckenbedingungen kann man sich nämlich gut einstellen.“

Das E-Bike überwintern ...

Wenn Ende Oktober kalter Dauerregen einsetzt und man sein E-Bike doch lieber stehen lässt, ist die Frage, wo. „Ideal ist natürlich ein geschützter, trockener Stellplatz wie im Hausflur oder im Keller“, so Anja Knaus vom E-Bike-Hersteller [Flyer](#). Die Unterbringungsmöglichkeiten sollten bereits in die Kaufentscheidung einfließen, rät die Expertin, denn: „Ein 28-Zoll-Tourenrad mit knapp 30 Kilo bekommt man nicht unbedingt eine enge Kellertreppe runter; ein 20-Zoll-Modell wie unser ‚Flogo‘ (3.299 Euro), das ohne Akku 20 Kilo wiegt, dagegen schon.“

E-Bikes, die längere Zeit draußen stehen müssen, sollten unter einer wasserdichten Schutzhülle abgestellt werden. „Dabei muss man aber die Kondenswasserbildung im Auge behalten“, rät Peter Horsch vom E-Radhersteller [Riese & Müller](#). „Um Korrosion

vorzubeugen, sollte das Rad immer wieder die Chance haben, bei gelupfter Plane abzutrocknen.“ Wer sich neben der Feuchtigkeit auch um Diebstahl keine Sorgen machen möchte, greift gleich zur Edelvariante der temporären Plane, einer fest installierten, wetterbeständigen und abschließbaren Fahrradgarage wie der „Bikebox 1“ von [WSM](#) (1.053 Euro inkl. Versandkosten).

In jedem Fall, so Horsch, muss der Akku im Haus aufbewahrt werden. „Bei längerer Stilllegung ist es empfehlenswert, den zu 50 bis 80 Prozent aufgeladenen Akku bei Zimmertemperatur zu lagern, da die Batterie sonst Schaden nehmen kann.“ Bei Lagerzeiten von drei Monaten oder mehr empfiehlt der Fachmann ein Nachladen.

... oder doch lieber fahren?

Radfahren bei kalter Trockenheit ist dank moderner Funktionsbekleidung kein Problem mehr, auf dem E-Bike wie auf dem unmotorisierten Rad. „Eine zusätzliche wärmende Schicht ist E-Bike-Fahrern allerdings wärmstens ans Herz zu legen“, schmunzelt Stephanie Herrling vom Bekleidungsspezialisten [Vaude](#) – logisch, denn wer mit elektrischem Rückenwind fährt, erreicht nicht so schnell die körpereigene Betriebstemperatur.

Gut aufgewärmt sollte auch der Akku sein, denn dann laufen die elektrochemischen Prozesse in seinem Inneren besonders effizient ab. An kalten Tagen sind Neoprenhüllen zu empfehlen, wie sie von der Zubehörfirma [Fahrer](#) ab 39 Euro angeboten werden. Die sorgen nämlich dafür, dass der Akku seine Betriebstemperatur nicht so schnell verliert. Ist man am Ziel angekommen, sollte man die Batterie mit hinein nehmen. Die offenliegenden Kontakte sollten dann allerdings vor Regen und Schnee geschützt werden, bei der „Electric Cap“ (19,50 Euro) übernimmt das ebenfalls elastisches Neopren.

In Herbst und Winter Rad zu fahren, erfordert Umsicht und Erfahrung. Jeder Alltagsradler kennt die tückischen Stellen auf seinen Wegen – ein schmaler Pfad, auf dem das nasse Laub besonders lange liegen bleibt, ein Bahnübergang mit rutschigen Gummimatten oder eine schlecht einsehbare Engstelle, an der einem immer mal wieder ein anderer Radler entgegenkommt. E-Biker sehen sich hier vor die gleichen Herausforderungen gestellt wie unmotorisierte Radfahrer – mit dem Unterschied, dass sie tendenziell flotter unterwegs sind.

Tipps für eine sichere Fahrt

„Gerade in der dunklen Jahreszeit sollten Elektroradler Vorsicht walten lassen“, mahnt Florian Niklaus, Produktmanager beim Radhersteller [Winora](#). Bei den nicht mehr sehr verbreiteten Modellen mit Vorderradantrieb kann starke Beschleunigung dazu führen, dass das Vorderrad auf glattem Untergrund wegschmiert, um nur ein Beispiel zu nennen. Auch moderne Bremsanlagen bedürfen einiger Vorsicht, erklärt der Fachmann. „Wer nach längerer Radfahr-Abstinenz mit einem E-Bike wieder einsteigt, sollte sich langsam an die starke Wirkung moderner Scheibenbremsen herantasten, um ein Blockieren bei starkem Griff in die Eisen zu vermeiden.“ Wie bei jedem anderen Rad könne zudem auch beim E-Bike der [Sattel](#) etwas abgesenkt werden, um in brenzligen Situationen schneller mit den Beinen auf dem Boden zu sein, rät Monica Savio von [Selle Royal](#).

Der Bereifung kommt beim E-Bike eine große Bedeutung zu, erst recht bei Nässe. Zum einen müssen höhere Antriebskräfte auf die Fahrbahn übertragen werden, zum anderen ist die Verzahnung des Reifens mit dem Untergrund beim Verzögern wichtig, da eine größere Gesamtmasse aus einer höheren Geschwindigkeit eingebremst werden muss. „An E-Bikes favorisieren wir deshalb eher breite Reifen“, erklärt René Marks vom Reifenhersteller [Schwalbe](#). „Ihre größere Aufstandsfläche verbessert die Haftung und damit die Fahrsicherheit, außerdem ist ein größeres Volumen ein guter Schutz gegen Durchschläge.“ Mit der „Energizer“-Serie bietet Schwalbe spezielle Reifen an, die auch auf die Anforderungen schneller E-Bikes abgestimmt sind.

E-Bike-Fahrer werden oft unterschätzt: Kfz-Lenker rechnen nicht damit, dass ein Radler so schnell unterwegs ist. Helles Licht ist

da ein probates Gegenmittel. „Mit der Verbreitung unserer 40-Lux-Strahler haben viele Radfahrer festgestellt, dass ein sehr heller Scheinwerfer Autofahrer automatisch vorsichtiger agieren lässt“, erinnert sich Sebastian Göttling vom Beleuchtungsspezialisten [Busch & Müller](#). Eine aktuelle Frontleuchte wie der „Lumotec IQ Cyo Premium E“ (89 Euro) mit 80 Lux Lichtleistung bringt natürlich auch Gefahrenstellen schneller ans Licht, selbst bei E-Bike-typisch höherem Tempo. Der Scheinwerfer wird über den Fahrzeugakku betrieben und versorgt über spezielle Anschlüsse handelsübliche Dynamo-Rücklichter. So gesehen sind die Herausforderungen winterlichen Elektroradens vielleicht doch nicht so groß – also Akku einrasten, [Helm](#) auf und los geht's!

[Express-Bildauswahl \(8 Bilder\)](#)

[Erweiterte Bildauswahl zum Thema \(24 Bilder\)](#)

Passende Themen beim pd-f:

[Pressemappe E-Bike-Fahrsicherheitstraining 2015](#)

[Themenblatt E-Bike/Pedelec](#)

[Themenblatt Radfahren im Winter](#)

[Radfahren im Winter: Akkus bauen ab, LED-Licht wird heller](#)

[Radfahren in Herbst und Winter: Wie Radler und Rad wetterfest werden](#)

[Radfahren im Winter: Spike-Reifen kauft man besser jetzt](#)

[Fahrradbeleuchtung: Warum leuchtet das Licht nicht?](#)

[Alltagsradler machen keine Winterpause...](#)

[E-Bike-Akku: Mit voller Ladung durch die Kälte](#)

[Kommentar: Gezielte Verunsicherung durch Unfallzahlen](#)

Passendes Bildmaterial

