

## E-Bikes für Große, Schwere und Transport

von bb - Dienstag, 16. Februar 2021

[https://www.pd-f.de/2021/02/03/e-bikes-fuer-grosse-schwere-und-transport\\_15630](https://www.pd-f.de/2021/02/03/e-bikes-fuer-grosse-schwere-und-transport_15630)



E-Bikes sind bekanntlich im Trend und bringen neue Nutzergruppen (wieder) aufs Rad. Jedoch können schwere Menschen oder viel Gepäck wie Kindersitz oder [Kinderanhänger](#) das zulässige Gesamtgewicht des Rades schnell überschreiten. [E-Bike](#)-Hersteller bieten deshalb sogenannte Plus-Modelle an. Der [pressedienst-fahrrad](#) erklärt, was es damit auf sich hat.

(pd-f/tg) Jedes E-Bike, das auf den europäischen Markt kommt, ist für ein bestimmtes Gesamtgewicht ausgelegt. Dieses addiert sich aus Fahrradgewicht, Fahrergewicht und Gepäck. Anfänglich lag das zulässige Gesamtgewicht für viele E-Bikes bei 120 Kilogramm. Da die Deutschen statistisch gesehen immer größer und schwerer werden, stehen die E-Bike-Hersteller vor neuen Herausforderungen. Das Durchschnittsgewicht eines Mannes im Alter zwischen 40 und 70 liegt in Deutschland laut Statista bei rund 87 Kilogramm. Bei Frauen liegt das Durchschnittsgewicht bei 69 Kilogramm. Und natürlich gibt es viele Menschen, die mehr wiegen als der Durchschnitt. Auch lässt ein überdurchschnittliches Gewicht keine Rückschlüsse auf Fitnessgrad, Gesundheitszustand oder mögliches Übergewicht zu. Zieht man also von den erlaubten 120 Kilogramm Gesamtgewicht das Radgewicht mit rund 25 Kilogramm ab, liegt das maximale Fahrergewicht bei 95 Kilogramm – da bleibt für einige Menschen nicht mehr viel Raum für Gepäck, und das Mitnehmen eines Kindes im Kindersitz ist sogar unmöglich. Für die Radsaison 2021 lautet deshalb eine Lösung: Schwerlast- oder sogenannte Plus-Modelle.

### Bei 120 Kilogramm ist nicht Schluss

Manche Hersteller bieten neuerdings spezielle E-Bikes mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 180 Kilogramm an. „Wir gehen mit unseren Entwicklungen die gesellschaftlichen Anforderungen mit. Neben dem höheren Gesamtgewicht bieten wir die Räder auch mit einer Rahmenhöhe bis 60 Zentimeter für große Personen an“, erklärt [Stevens](#)-Marketingmann Jacob von Hacht. Drei

solcher Plus-Modelle haben die Hamburger für 2021 im Angebot und decken dabei auch unterschiedliche Anwendungsbereich ab. Das „E-Triton Plus“ (4.499 Euro) ist für den Trekking-Bereich gedacht, während das „E-Courier Plus“ (4.299 Euro) für den City-Einsatz und das „E-Universe 9.6 Plus FEQ“ (4.699 Euro) für Offroad-Touren gemacht ist. „Viele Kund:innen wissen aktuell gar nicht, dass es diese Räder überhaupt gibt bzw. dass sie ein solches brauchen“, stellt von Hacht fest.

### CE-Kennzeichen gibt Aufschluss

Optisch unterscheiden sich die Räder kaum von anderen E-Bikes. Welches Gewicht zulässig ist, finden Kaufinteressierte deshalb auf dem Hinweis zur CE-Konformität, der bei jedem E-Bike am Rahmen angebracht ist, z. B. am Sattel- oder Unterrohr. „Dann muss man einfach rechnen, was man ungefähr transportieren will und wie hoch das eigene Gewicht ist. Mit den Daten weiß man, in welcher Kategorie man suchen sollte“, sagt Anja Knaus von [Flyer](#). Der E-Bike-Pionier aus der Schweiz präsentiert zur Saison 2021 mit dem „Gotour 3“ (ab 4.599 Euro) ein Plus-E-Bike. „Es richtet sich explizit an Menschen, die etwas mehr zu transportieren haben – zum Beispiel die Einkäufe nach Hause fahren und dabei noch ein Kind mitnehmen. Es ist eine praktische Transportmöglichkeit für Familien“, erklärt Knaus.

### Tiefer Einstieg für einfachen Aufstieg

Damit beim höheren Gesamtgewicht der Fahrspaß nicht leidet, gehören zur Standardausrüstung der Räder ein kraftvoller Motor, ein leistungsstarker Akku sowie eine Vier-Kolben-Scheibenbremse. Viele der Modelle sind zudem als Tiefeinsteiger konzipiert, was das Aufsteigen erleichtert. „Die Stabilität eines Tiefeinsteigers gerade bei höheren Kräften und Gewichten sicherzustellen, ist aufgrund des fehlenden Rahmenrohrs für die Fahrradentwicklung eine Herausforderung. Ein im Unterrohr integrierter Akku sieht deshalb nicht nur gut aus, sondern stabilisiert durch den größeren Rohrdurchmesser den Rahmen, was sogar die Sicherheit erhöht“, beschreibt Andreas Krajewski vom US-Hersteller [Cannondale](#) die Konzeption eines Rahmens. Mit dem neuen „Adventure Neo“ (ab 2.399 Euro) bringt Cannondale ein E-Bike mit Maximalgewicht von 150 Kilogramm auf den Markt. „Unser Modell ist nicht nur für den City-Bereich konzipiert, sondern ermöglicht dank breiter Reifen auch Touren abseits von Asphalt“, so Krajewski.

### Testen, testen, testen

Die Konstruktion eines Schwerlast-Rades bedeutet also nicht einfach nur, eine neue Zahl auf den Rahmen zu schreiben, vielmehr ist sie ein komplexer Vorgang mit unterschiedlichen Langzeittests und Risikobewertungen in Prüflaboren. Nicht nur ein stabiler Rahmen, sondern auch die einzelnen Komponenten müssen dabei analysiert und auf die Mehrbelastungen untersucht werden. Plus-Modelle sind zwar aktuell noch eine Ausnahme, werden aber in den kommenden Jahren mehr werden. Bei elektrifizierten City- und Trekkingrädern ist mittlerweile eine Zulassung bis 140 Kilogramm Standard. Sportliche Räder wie E-Mountainbikes oder E-[Rennräder](#) sind meist auf 120 Kilogramm beschränkt, weil man hier weniger Gepäck mitnimmt und die Räder etwas leichter sind. [Liegeräder](#), etwa von [HP Velotechnik](#), sind generell auf höhere Belastungen ausgelegt. „Das liegt auch daran, dass Liegeräder gerne zum Reisen genutzt werden. Sie sind dank ihres tiefen Schwerpunkts geradezu ideal, um viel Gepäck mitzunehmen. Deshalb haben unsere Räder modellabhängig ein zulässiges Gesamtgewicht von mindestens 150 Kilogramm, die beiden Plus-Modelle sogar 170 Kilogramm“, sagt Pressesprecher Alexander Kraft. Auch bei E-Reiserädern wie dem „FD 2E“ von [VeloTraum](#) (ab 5.750 Euro) sind durch das Maximalgewicht von 150 Kilogramm höhere Zuladungen möglich.

### Cargobikes haben eigene Norm

Bleibt in diesem Zusammenhang die Frage, wie es mit der stark wachsenden Gruppe von E-Cargobikes aussieht. „An das Material bei Lastenrädern werden andere Anforderungen gestellt. Dafür gibt es in Deutschland seit letztem Jahr auch eine eigene Norm. Darin finden Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von bis zu 300 Kilogramm Berücksichtigung“, sagt Markus Riese,

Geschäftsführer beim Anbieter [Riese & Müller](#). Anders ist das bei den sogenannten Midtails, z. B. beim „Multicharger“ von Riese & Müller (ab 4.299 Euro) oder dem „Modular“ von Ahooga (ab 1.999 Euro): Diese Räder werden nach der gängigen E-Bike-Norm EN 15194 getestet, aber dafür auf höhere Belastungen, denn sie haben einen verlängerten Gepäckträger und ermöglichen so die Mitnahme einer Person bis ca. 60 Kilogramm Körpergewicht oder mehr Gepäck. Das Multicharger ist für ein Gesamtgewicht von 175 Kilogramm zugelassen, während beim Modular 155 Kilogramm erlaubt sind.

[Express-Bildauswahl \(7 Bilder\)](#)

[Erweiterte Bildauswahl zum Thema \(32 Bilder\)](#)

**Passende Themen beim pdf:**

[Zehn Fahrradtrends für 2021](#)

[Zehn wichtige Begriffe rund ums E?Bike](#)

[Cargo 2021 – Die wachsende Lust am Lastentransport per Rad](#)

[Sicherheit – So leuchten und sichert man Fahrräder 2021](#)

[Zehn Normen in der Fahrradbranche](#)

**Passendes Bildmaterial**



