

Fahrrad News

1.18



E-RENNRÄDER
Alles Wichtige
zum neuen Trend



HUBER BUAM
Bike and Climb
mit dem E-Bike



TEST
14 E-Bikes für
die Saison 2018



**ANTRIEBE
IM TEST**
9 E-Motoren auf
dem Prüfstand



E-BIKE SPEZIAL



Text Werner Müller-Schell Fotos Oswin Sporer

ELCHTEST

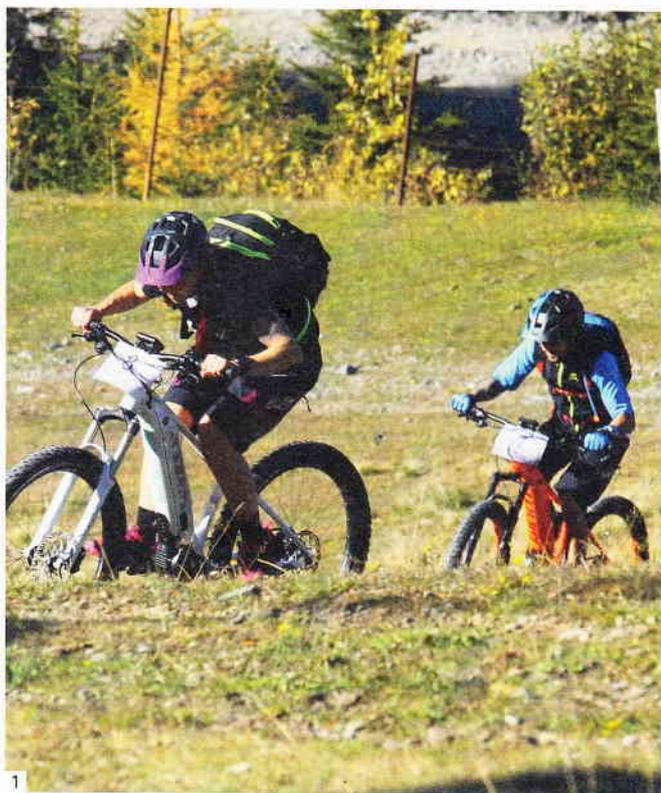
FÜR MENSCH UND MASCHINE

Der Hecher-Grand-Prix gehört zu den anspruchsvollsten Mountainbike-Rennen Tirols. Bekannt ist das Event allerdings nicht nur wegen seiner Schwierigkeit, sondern auch wegen seines besonderen Starterfeldes. Die schnellsten Zeiten fahren nämlich E-Biker.

1 & 2 Die Fahrer quälen sich die steilen Rampen beim Hecher-Grand-Prix hinauf.

„Brutal steil.“ Der Tenor der Teilnehmer ist einstimmig – die letzten 150 Höhenmeter hinauf zum Hecherhaus haben es in sich. Eine Skiwiese mit durchschnittlich 25 Prozent Steigung, die Spitzen reichen sogar bis zu 40 Prozent. Wie eine schier unüberwindbare, grüne Wand baut sich das Finale auf. Nicht wenige schieben ihre Bikes die letzten Meter ins Ziel – zu steil ist die Strecke. Viele Dutzend Zuschauer haben sich hier in den Tiroler Alpen vor der eindrucksvollen Bergkulisse hoch über dem Inntal versammelt, um dem Spektakel beizuwohnen. Selbst der Sieger, der Tiroler Manuel Natale, einer der stärksten Radamateure der Region, hat einen seiner kleinsten Gänge aufgelegt. „Ein hartes Rennen – aber wunderschön“, sagt er im Ziel, noch sichtbar gezeichnet von den Strapazen.

Erst zum zweiten Mal wurde der Hecher-Grand-Prix im vergangenen Oktober ausgetragen. Für viele Teilnehmer und Zuschauer ist das Rennen trotz seiner noch jungen Geschichte aber schon jetzt ein Pflichttermin im Kalender. Das Besondere: der Modus. Bei dem Bergrennen in den Tiroler Alpen hoch über Schwaz treten sowohl Mountainbiker als auch E-Mountainbiker gegeneinander an. Dass das auf den ersten Blick ungleiche Duell fair abläuft, liegt am speziellen Ablauf. Zwar werden Mountainbiker und Elektro-radler in jeweils eigenen Klassen gewertet, der Start findet jedoch zeitversetzt statt. So werden die motorisierten Biker erst 25 Minuten nach den klassischen Athleten auf die Strecke gelassen. „Die Differenz wurde so berechnet, dass auf den letzten Höhenmetern ein spannender Zieleinlauf möglich ist“



1

erklärt Marco Mattltschwaiger. Er ist E-Bike-Experte beim Radshop Probike Schwaz, dem Veranstalter. Als Zweiter der Elektrokategorie überquert er die Ziellinie am Ende der steilen Skipiste am Hecherhaus nur kurz nach Sieger Manuel Natale.

TECHNIK AM ABSOLUTEN LIMIT

Dass E-Bikes bei Radrennen starten dürfen, ist dabei nichts Neues. Beim Hecher-Grand-Prix betreten die Organisatoren dennoch Neuland: „Wir wollten einen Elchtest für Mensch und Maschine erschaffen. Bisherige E-Events waren eher Feierabendausfahrten oder es wurde ein Rahmen geschaffen, um E-Bikes eben auch zu berücksichtigen. Unsere Idee ist ein Test unter Wettkampfbedingungen“, ergänzt Thomas Kréidl, der Probike-Geschäftsführer und Ideengeber. Insgesamt zehn Kilometer ist die Bergstrecke lang. Die 1.300 Höhenmeter verteilen sich auf 400 Meter Asphalt, 750 Höhenmeter Forststraße und das Finale auf der Skiwiese am Hecherhaus. „Das ist eine echte Belastung für die Systeme. Und das nicht nur wegen der Leistung, sondern auch wegen der Frage, ob der Akku über eine so lange Dauer überhaupt komplett hält“, sagt Mattltschwaiger.



WIR WOLLTEN EIN E-BIKE-EVENT FÜR
MENSCH UND MASCHINE ERSCHAFFEN
– EINEN TEST UNTER WETTKAMPF-
BEDINGUNGEN.



2

Sich einfach vom Motor hinaufziehen zu lassen, ist für die E-Biker nämlich nicht möglich. Aufgrund ihrer versetzten Startzeit müssen die Athleten alles geben, um den Vorsprung der Amateur-mountainbiker bis zum Showdown auf der steilen Skiwiese aufzuholen. Zuge-lassen sind zudem nur Pedelecs, also E-Bikes mit unterstützendem Antrieb. „Hier sind wir in Sachen Technik aber komplett offen. Man kann ebenso mit einem 500-Watt-Motor starten oder auch Ersatzakkus mitnehmen. Das ist ein großer Unterschied zu den bisherigen E-Rennen: Wir wollen einen puren Leistungsvergleich der Systeme schaffen.“

TAKTISCHE SPIELEREIEN

Dass das Event ankommt, zeigt das Interesse: Knapp 50 E-Biker hatten sich für 2017 angemeldet – damit waren es doppelt so viele wie noch im Vorjahr bei der Premierenausgabe. Auf den ersten Metern gibt es bei den E-Bikern dabei die gleichen taktischen Spielereien wie

“
KEINER WILL AM
ANFANG FÜHRUNGSARBEIT
ÜBERNEHMEN, JEDER WILL
DEN AKKU SCHONEN.
“

im Profiradspport: „Keiner will am Anfang des Rennens Führungsarbeit übernehmen, jeder will den Akku schonen“, lacht Mattschwaiger, der bei der letztjährigen Ausgabe eine interessante Feststellung gemacht hat: „Die Akkus der E-Bike-Sieger waren am Ende sogar voller, als wenn man im Training hinauffährt. Das ist ja eigentlich das Gegenteil von dem, was man erwarten würde. Die Kraft des Menschen überwiegt also und entlastet den Motor.“

Sieger Manuel Natale schwört dennoch darauf, ohne E-Motor den schwierigen, steilen Berg hinaufzukurbeln. „Die

Strecke ist wunderschön, eine super Veranstaltung. Ich hoffe, dass sich das in den nächsten Jahren weiterentwickelt und wir noch mehr Teilnehmer bekommen“, sagt er im Siegerinterview.

Für die 2018er-Ausgabe wünschen sich die Veranstalter schließlich vor allem eines: mehr Teilnehmer. Dabei will man sich aber nicht nur auf die wachsende Beliebtheit von Elektrofahrrädern verlassen, sondern auch die Rennstrecke ändern. „Wir werden als erstes Bergrennen einen Chickenway anbieten, um die schwierige Schlussrampe zu umfahren“, so Thomas Kreidl, der aber betont, dass die Grundidee des Hecher-Grand-Prix' die gleiche bleiben soll: Auf der steilen Skipiste im Finale, der grünen Wand vor dem Hecherhaus, soll weiterhin die Entscheidung fallen bei diesem einmaligen Vergleich verschiedener E-Bike-Systeme unter Rennbedingungen.

3 Siegerehrung beim Hecher-Grand-Prix. Hier fahren normale Mountainbiker gegen E-Mountainbiker.

