

# E-Bike

MODELLE / TECHNIK / FAHRSPASS

MIT KAUFBERATUNG,  
TIPPS UND TRICKS  
ZUR FAHR SICHERHEIT  
SOWIE REISESPECIAL  
ZUM ELBERADWEG

Deutschland € 15,00, Österreich € 15,00, Schweiz sfr 20,00

ALLE WICHTIGEN INFOS  
ZUSAMMENGESTELLT VOM  
E-BIKE-SPEZIALISTEN  
MARTIN HÄUSSERMANN

  
DELIUS KLÄSING

WELCHES E-BIKE PASST ZU MIR?





sinnvoll erschien. Als Antrieb fiel die Wahl auf eine Lichtmaschine aus einem ausgebeinten VW Käfer. Die leistete nominell 180 Watt bei 6 Volt Batteriespannung. Da sich Sprenger aber für eine 12-Volt-Batterie entschied, holte er sich ein sattes Leistungsplus und bewegte sich damit auf dem Niveau heutiger schneller Pedelecs. Aus Gewichtsgründen baute er zunächst eine Motor-rad-batterie ein, deren Kapazität allerdings vorn und hinten nicht reichte: »Die war nach weniger als der halben Strecke schon leer.« Also hängte er eine ausgewachsene Pkw-Starterbatterie mit 36 Amperestunden ins Rahmendreieck. Die Halter aller Einbauten sind angeflanscht: »Den Rahmen anzubohren wäre sicher keine gute Idee gewesen, denn dann hätte die Stabilität gelitten.« Mit einer Batterieladung schaffte der Techniker genau einmal seinen Arbeitsweg, die Reichweite betrug also ziemlich genau fünf Kilometer. Auch wenn dies immer mit maximal verfügbarer Leistung bergauf ging, für heutige Verhältnisse ist das geradezu mickrig. Aber Sprenger reichte es. Und der Strom reichte immerhin noch dazu ein Autoradio von Blaupunkt – damals auch ein Teil des Bosch-Konzerns – zu betreiben.



**»DIE MOTORRAD-BATTERIE WAR ZWAR LEICHTER, WURDE ABER ZU SCHNELL LEER.«**



»DAMALS WAR MAN NOCH DER MEINUNG, DASS FAHRRÄDER KEINEN MOTOR BRAUCHEN.«



**Bernhard Sprenger wusste sich zu helfen. Er nutzte eine Lichtmaschine als Antrieb, ein Auto-Nebelscheinwerfer sorgte für gute Nachtsicht.**



**Bergauf half auch die originale Kettenschaltung. Ein Amperemeter am Lenker informierte über den Ladezustand der Batterie.**

## **DIE IDEE FAND KEINEN ANKLANG**

Ebenfalls aus dem Bosch-Regal stammt der zusätzlich zum Fahrradlicht montierte Pkw-Nebelscheinwerfer. Den rüstete Sprenger nach, als er im Winter bei schlechter Sicht im Wald stürzte. Hauptverbraucher war natürlich die Lichtmaschine, die der Tüftler mit Rädern von ausgemusterten Bürostühlen bestückte. Mithilfe eines Hebels wurde daraus ein Reibrollenantrieb fürs Hinterrad, der im Trockenen auch bestens funktionierte und den Techniker mit gut 20 km/h den Berg hochschob – und auf dem Runterweg auch bremste und die Lichtmaschine zumindest ein bisschen Strom wieder zurück in die Batterie lud. »Wenn es geschneit oder geregnet hat, drehte der Antrieb leicht mal durch, da musste ich dann mehr treten«, bemerkt der immer noch fitte Ruheständler. Einen nennenswerten Reifenverschleiß durch den Elektroantrieb konnte Bernhard Sprenger nicht feststellen. Die Batterie allerdings war nach mehr als 220 Ladezyklen am Ende: »Da musste ich mir jedes Jahr einen neue kaufen.«

Sieben Jahre ist er so von der Gerlinger Siedlung zur Schillerhöhe hinaufgefahren. Dort allerdings fand seine Idee keine Freunde. Über das betriebliche Vorschlagswesen reichte er seine Idee eines Elektrofahrrads samt umfassender Konstruktionszeichnungen ein, erntete jedoch eine herbe Abfuhr: »Damals war man der Meinung, dass das Fahrrad ein Sportgerät



sei und keinen Motor brauche.« Nachdem Erfolg von Bosch im E-Bike-Geschäft startete er einen zweiten Versuch – und erhielt auch prompt Antwort. Claus Fleischer, der Chef von Bosch eBike-Systems, antwortete höchstpersönlich und handschriftlich: »Ihre Erfindung war wohl ihrer Zeit weit voraus. Einer tollen Idee folgt ein langer Weg, und daraus wird eine Erfolgsgeschichte.« Ein Bosch-getriebenes E-Bike spendierte Fleischer zwar nicht, aber immerhin fügte er dem Schreiben einen Gutschein bei. Damit kaufte er dann beim Fahrradhändler im heimischen Gerlingen unter anderem einen Helm und ein Schloss für sein aktuelles E-Bike, das allerdings keinen Bosch-Antrieb hat. »Das war mir damals zu teuer«, sagt der 77-Jährige ehrlich. Beim Blick auf das Delite allerdings kommt er ins Grübeln: »Das wäre schon super.« Und für einen Bosch-E-Bike-Pionier auch angemessen.

# WER OHNE MOTOR IST, WERFE DEN ERSTEN STEIN

---

**DAS ELEKTRIFIZIERTE MOUNTAINBIKE GEWINNT AN  
MARKTRELEVANZ UND IST EINS DER ANHALTENDEN TRENDTHEMEN  
DER RADBRANCHE. DOCH AUCH IM SIEBTEN JAHR SEINER RASANTEN  
VERBREITUNG IST ES NOCH NICHT NORMALITÄT, SONDERN IMMER  
WIEDER ANLASS ZU STRESS IN DER SZENE. GANZ GROSSER BLÖDSINN,  
FINDET H. DAVID KOSSMANN, REDAKTEUR BEIM PRESSEDIENST-  
FAHRRAD.**

---

**TEXT: H. DAVID KOSSMANN, FOTOS: PD-F**

E-Mountainbiker sind »faule Säcke«, liest man hier, »sobald ein Rad einen Motor hat, hat's im Wald nichts verloren«, hört man dort. Spätestens bei »Wer sich den Berg nicht aus eigener Kraft verdient hat, ...« wird die Argumentation eklig elitär.

## **EINE EMOTIONALE DISKUSSION**

Mich verwundert und verwirrt die emotionale Ladung, die das Thema freisetzt. Ich bin regelmäßig erschrocken von der hasserfüllten Ablehnung, die sich in Kommentaren oder Foreneinträgen Bahn bricht. Wie zur Hölle ist ein solches Schwarzweißdenken plötzlich so konsensfähig geworden? Ich erkenne bestürzende Parallelen zu den finsternen Abgründen, die sich bezüglich ganz anderer Themen derzeit auftun: Es werden Fronten aufgemacht, es wird auf Unterschiede abgehoben, diffuse Ängste werden geschürt. Menschen werden plötzlich zu Hütern der »Wahren Lehre« ...

Dabei wollen wir alle doch dasselbe: Spaß auf dem Rad am Berg und im Wald?!

Diese Brandreden gegen das Neue sind ebenso vorhersagbar wie retrospektiv lächerlich.