

# Pressemitteilung

Zur sofortigen Veröffentlichung

## Bafang Neuheiten – Modelljahr 2019

- Werden E-Rennräder nach E-Mountainbikes der nächste große Trend?
- Neu: der Bafang M800 Mini-Mittelmotor für E-Rennräder, E-Gravelbikes oder E-Cyclocrosser
- Bafang M420: Facelift für das M400 (Max Drive)-System
- Jetzt erhältlich: M500 / M600 superstarke Mittelmotoren, 450 Wh-InTube-Batterien und andere E-Systeme

*Suzhou, PRC, 30. Mai 2018* - Bafang, einer der führenden asiatischen Hersteller von E-Mobilitäts-Komponenten und kompletten E-Antriebssystemen stellt für das Modelljahr 2019 einen kompakten Mittelmotor für E-Rennräder, E-Gravelbikes und E-Cyclocrosser vor.

Noch vor ein paar Jahren wäre die Idee eines Pedelec-Rennrades fast undenkbar gewesen, und viele Radfahrer waren von der Idee geradezu schockiert. Zu groß, zu sperrig, zu schwer...

Aber dann entstanden neue Rad-Kategorien, unter anderem auch Gravelbikes, die mit niedrigeren Geschwindigkeiten und in hügeligerem Terrain gefahren werden. Selbst Rennradliebhaber werden älter, und manchmal bringt das Alter auch ein bisschen Körpergewicht mit... also warum nicht mal ein Fahrrad wählen, mit dem man bei der Tour in die Berge leicht mit seinen Freunden mithalten kann?

Frühere Versuche, E-Rennräder mit konventionellen Mittelmotoren auszurüsten, schien den Bedenken der Radpuristen Nahrung zu geben. Doch jetzt, da das Pedelec fast jede Nische erreicht hat, wollen sowohl Verbraucher als auch Industrie noch diese letzte Bastion knacken. Und mit der richtigen Technologie könnte das E-Rennrad und seine Spielarten tatsächlich der nächste große Trend nach dem E-Mountainbike werden.

## Bafang M800 Mini Mid Drive System - ein ultrakompakter Mittelmotor

Für Hersteller, die Bikes im "E-Rennrad-Stil" entwickeln (einschließlich Gravelbikes und Cyclocross-Konzepte) schafft der Formfaktor dieses neuen Kompaktmotors völlig neue Designmöglichkeiten.

Funktionalität ist der Schlüssel - gepaart mit laufruhigem und reibungsfreiem Betrieb, gesteuert von zwei Drehmoment- und Geschwindigkeitssensoren. Der Motor bietet Einzel- und Doppelkettenblatt-Kompatibilität (Kettenblattgröße 44T oder 34/50T). Obwohl er mit max. 25 km/h problemlos auf die EU-Grenzwerte eingestellt werden kann, ist das System mit einer möglichen Höchstgeschwindigkeit von 32km/h (USA) oder 45 km/h auch für schnelle Pedelecs geeignet.

Einer der Hauptvorteile der neuen Antriebseinheit ist ihr geringes Gewicht von weniger als 2,3 kg. Dafür bietet sie eine Nennleistung von 200 Watt und ein maximales Drehmoment von 55 Nm. Die Elektronik und der 200 Wh-inTube-Akku bringen gerade mal zwei weitere Kilo auf die Waage. Damit liegt das Gesamtgewicht des Systems bei weniger als 4,4 kg, einschließlich Display und Bedieneinheit. Die Tretunterstützung umfasst fünf Stufen - gesteuert durch ein oder zwei kleine Schalter, die individuell am Lenker platziert werden können. Das 2,2 Zoll große TFT-Farbdisplay bietet bis zu 10 Voreinstellungen.



Da man mit dem E-Rennrad sehr schnell die maximal zulässig unterstützte Geschwindigkeit von 25 km/h überschreitet, wurde der Antrieb auf optimale Leistung beim Anfahren und

Beschleunigen sowie auf kurze Sprints und steile Anstiege abgestimmt. Für die USA und andere Regionen kann die Geschwindigkeitsbegrenzung unterdessen auf 32 km/h oder 45 km/h eingestellt werden.

Wo auch immer die jeweilige Unterstützungs-Grenze liegt - am wichtigsten ist, dass bei Erreichen des Limits die Antriebseinheit in einen fast widerstandsfreien Betrieb übergeht. Damit wird die Tretkraft des Fahrers jenseits der Grenzgeschwindigkeit nicht beeinträchtigt. Dies ist in der Regel der Fall, wenn Fahrer im Geschwindigkeitsbereich oberhalb von 25 bis in mittlere 30er Geschwindigkeiten in die Pedale treten.

Der Akku mit einer Kapazität von 200 Wh klingt zunächst einmal nach wenig. Da die Energie jedoch nur bei Anstiegen und beim Starten oder Beschleunigen innerhalb des Unterstützungs-Limits genutzt wird, ist diese Akkukapazität auch für längere Fahrten (bis 150 km oder mehr) völlig ausreichend.

Es gibt also überzeugende Argumente dafür, einen kleinen Motor an ein Rennrad zu montieren. Es macht Sinn, wenn man an Steigungen mit höheren Geschwindigkeiten fahren, eine höhere Beschleunigung entwickeln oder die Herzfrequenz unterhalb der "roten Zone" halten möchte. Und wie bei allen Elektrorädern bietet sich damit die großartige Möglichkeit, dass sowohl trainierte als auch weniger trainierte Fahrer gemeinsame Ausfahrten im gleichen Tempo absolvieren. Dieser Ansatz beschreibt auch ganz klar das Konzept, das Bafang und E-Rennrad-Hersteller verfolgen: Die Motorunterstützung ist nur für längere oder steilere Anstiege und weniger für kontinuierliche Unterstützung wie beim "normalen" Fahren konzipiert.



Bafang sieht eine wachsende Zahl von leistungsorientierten Verbrauchern und damit auch Herstellern, die diese Vorteile vor allem für die schnell wachsende Kategorie der Gravelbikes und Cyclocrosser zu schätzen wissen. Wer nur ein kleines "e" hinzufügt, kann den Rennlenker wieder auf die (sogar geschotterte) Erfolgsstraße zurückbringen - mit einem größeren Publikum als jemals zuvor.

# BAFANG

## **Bafang M420 - Cleanes und dynamisches Facelift für moderne Stadt- und Trekkingräder.**

Das Facelift des bewährten M400-Systems (ehemals Max Drive) bietet neue Möglichkeiten für moderne Stadt- und Trekkingbikes.

Die neue Version passt in die gleiche Rahmenbefestigung für den Motor wie bisher und arbeitet mit einer Nennleistung von 250 Watt sowie einem maximalen Drehmoment von 80 Nm bei einer EU-zugelassenen Unterstützung bis 25 km/h. Sie ist mit dem 450 Wh-InTube-Akku oder verschiedenen Gepäckträger-Akkus sowie einer Reihe neuer Displays (mit Bluetooth- und USB-Out-Funktion) kompatibel - und bietet Designern damit alle Möglichkeiten, moderne Stadt- und Trekkingräder zu entwerfen.



## Bafang M-Serie: M500 & M600

Jetzt erhältlich: Kräftige Mittelmotoren und ein 450Wh-InTube-Akku für E-Mountainbikes und Speed-Pedelecs.

Letztes Jahr präsentierte Bafang eine Plattform mit drei Mittelmotoren, um die gesamte Bandbreite der weltweit existenten Geschwindigkeits- und Leistungsbeschränkungen abzudecken. Das M500-System hat eine Nennleistung von 250 Watt, während das M600 über 350 Watt- bzw. 500 Watt-Motoren verfügt. Diese Motoren bieten ein maximales Drehmoment von 95 Nm (M500) bis 120 Nm (M600).

Das komplette Sortiment ist jetzt für OEMs zum Testen und Spezifizieren verfügbar: die EU-konformen Versionen für 25 km/h (Pedelec) und 45 km/h (S-Pedelec), sowie USA-Versionen für Limits von 20 bis 28 mph.



Mit einem geringen Systemgewicht von weniger als 3,0 kg bzw. 3,4 kg, ISIS-Tretlagern, kundenspezifisch erhältlicher Motorabdeckung, Schlagschutz und Logos kann Bafang neue Maßstäbe für globale E-Bike-Hersteller setzen.

**Bafang F-Serie Akkus**

Die neuen InTube-Akkus der F-Serie mit 450 oder 600 Wh können von oben oder unten ins Unterrohr eingesetzt werden. Zusätzlich wird ein teilintegrierter Akku mit einer maximalen Kapazität von 1000 Wh angeboten. Der 450-Wh-Akku ist der erste Akku, der in der neuen Batteriefabrik von Bafang in Suzhou produziert wird.



Akkus der Bafang F-Serie verwenden Panasonic- oder Samsung-Zellen. CanBus- und UART-Kommunikationsprotokolle sowie zwei verschiedene Ladeoptionen mit 2 A oder 3 A Ladekapazität ergänzen das Batterieangebot.

**BAFANG**

### **Bafang H800 Hecknabenmotor für E-MTBs und Speed-Pedelecs**

Der Hinterradnabenmotor Bafang H800 leistet 350 oder 500 Watt und punktet mit einem maximalen Drehmoment von 55 Nm und MTB-Steckachsen-Design nach Boost-Standard.



Dieser Heckmotor ist perfekt für sportliche E-MTBs und alle Arten von Speed-Pedelecs in den wichtigen europäischen sowie den US-Märkten.



**Bafang MINI-Hub: für Front- oder Heckantrieb bei Lifestyle-Pedelecs**

Das derzeit leichteste System (nur 1,7 kg für die Version in der Vorderradnabe) mit dem kleinsten Durchmesser (Vorder- und Hinterradnabe mit jeweils einem Durchmesser von nur 100 mm) und einem Drehmoment von bis zu 45 Nm zielt auf ein Lifestyle-orientiertes urbanes Publikum.



Kombinierbar mit allen Bremssystemen und kompatibel mit 6- bis 9-fach-Kassetten (Hinterradnabe). Erhältlich in silber oder schwarz.





**Pressekontakt:**

Europa:

Alban Manz, Uwe Weissflog  
inMotion mar.com

Email: [alban.manz@inmotionmar.com](mailto:alban.manz@inmotionmar.com), [info@inmotionmar.com](mailto:info@inmotionmar.com)

Tel: +49 711 351 640-93 / -91

International:

Jack Brandsen

Bafang Electric Motor Science-Technology B.V.

Email: [jbrandsen@bafang-e.com](mailto:jbrandsen@bafang-e.com)

Tel: +31 852 737 102

**Über BAFANG: [www.bafang-e.com](http://www.bafang-e.com)**

Bafang, einer der führenden Hersteller von Komponenten für E-Mobilität und E-Antriebssysteme in Asien, entwickelt seit über zehn Jahren Komponenten und Komplettsysteme für elektrische Fahrzeuge. Bafang liefert gegenwärtig jährlich bis zu eine Million Antriebseinheiten für E-Bikes und elektrische Scooter aus.

Bafang beschäftigt weltweit an drei Standorten über 300 Fachkräfte. Die Firmenzentrale und das Produktionszentrum befinden sich in Suzhou in der Nähe von Shanghai. Seit 2012 hat Bafang ein Verkaufs- und Servicebüro in den Niederlanden und seit 2017 auch in den USA und in Deutschland.

*Diese Pressemitteilung wird von Bafang Electric (Suzhou) Co., Ltd. herausgegeben, die ausdrücklich für den Inhalt verantwortlich ist.*