

Pressemitteilung

Zur sofortigen Veröffentlichung

Werden E-Rennräder nach E-Mountainbikes der nächste große Trend?

Der Bafang M800 Mini-Mittelmotor für E-Rennräder, E-Gravelbikes oder E-Cyclocrosser

Suzhou, PRC, 08. Juli 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, schienen 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 44 Z. oder 34/50 Z.). 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.



Pressekontakt:

Europa:

Christian Allmendinger, Uwe Weissflog
inMotion mar.com

Email: chris.allmendinger@inmotionmar.com, 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

Tel: +31 852 737 102

Über BAFANG: 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.