
RONDO

Strom aufwärts

Kein Sportgerät polarisiert mehr als das elektrisch betriebene Mountainbike. Doch das Image der faulen Radler passt längst nicht mehr zu den sportlichen E-Bikern. Sie haben die Berge für sich und ihre surrenden Hightech-Räder entdeckt.



Das Haibike Xduro Dwnhill Pro wird mit einem 36-Volt-Motor von Bosch betrieben.

„Mit solchen Rädern wird man von Aufstiegshilfen unabhängig.“ Guido Tschugg, Freerider

„Mit dem E-Bike habe ich meine Heimat neu kennengelernt.“ Lutz Scheffer, Konstrukteur



Wer nicht völlig erschöpft bei der Starkenburgerhütte im Stubaital ankommen will, wird seine Freude mit einem E-Mountainbike haben. 600 Watt Motorleistung (25 km/H) ist die rechtliche...

TEXT • STEFFEN ARORA

Plötzlich lichtet sich der Wald und gibt den Blick auf die Schlüsselstelle dieser Auffahrt frei. Das Bettelwurfeck im Tiroler Halltal, 32 Prozent Steigung. Eine Tortur für die Schenkel, die auch das beeindruckende Panorama der schroffen Karwendelgipfel nicht wettmachen kann. Bei einem Puls jenseits der 200 wird das Naturerlebnis zur Nebensache. Doch diesmal ist alles anders. Ein Fingertippen

genügt – Turbomodus. Runterschalten, Trittfrequenz erhöhen und schon setzt der elektrische Antrieb ein.

Die Reaktionen der abgekämpften Mountainbiker reichen von ungläubigem Staunen bis hin zu verächtlichem Zischen, als das 25-Kilogramm-Monstrum mit leise surrendem Motor an ihnen vorbeizieht. Hier oben bei der Auffahrt von einem reinrassigen Downhillbike überholt zu werden, gleicht einer Provokation. Die E-Bike-Pioniere aus dem deutschen Hause Haibike haben mit dem Xduro Dwnhll Pro die eierlegende Wollmilchsau entwickelt. Ein Pedelec mit Doppelbrückengabel und 200 Millimeter Federweg. Für Mountainbike-Puristen die Vorstufe zum E-Motocross. Doch wer sich darauf einlässt, wird dem Charme dieses Ungetüms zwangsläufig erliegen. Mit jedem Tritt in die Pedale schwindet die Skepsis. Anstatt den Schweißperlen dabei zuzusehen, wie sie übers Oberrohr abrinnen, richtet sich der Blick auf die Schönheit dieses magischen Tales.

Und das ist nur die halbe Geschichte. Denn beim Trail bergab offenbaren vollgefederte E-Mountainbikes erst ihre wahren Vorzüge. Die ihnen nachgesagte Behäbigkeit war eine Kinderkrankheit, die mit der Entwicklung des Mittelmotors ausgemerzt wurde. Heute ist es Standard, dass der Akku im Unterrohr verbaut ist und der Antrieb direkt am Tretlager sitzt. In Kombination mit einem butterweichen Fahrwerk bringt dieser mittige Schwerpunkt enorme Stabilität. Man wähnt sich auf einem der frühen Downhill-Bikes, die auch ohne Motor über 20 Kilogramm auf die Waage brachten.

Dimensionsfrage • Zugegeben, das Haibike ist überdimensioniert. Zwar lassen sich damit bergauf locker 1000 Höhenmeter und extreme Steigungen bewältigen, für längere Touren ist es jedoch schon ob der auf Abfahrt optimierten Sitzposition nicht wirklich geeignet.

Die Allgäuer Freeride-Legende Guido Tschugg hat dieses Bike mitentwickelt: „Ein reinrassiger Downhiller, die Geometrie ist für bergab konzipiert. Für mich ist es eine großartige Erweiterung unseres Sports.“ Tschugg ist mittlerweile vorwiegend auf dem E-Bike unterwegs. Als Mountainbiker, der die Herausforderung in der Abfahrt sucht, eröffne ihm der Elektroantrieb neue Möglichkeiten: „Früher mussten wir viel mit Autos shutteln oder schieben, um zu den Trails zu gelangen. Mit solchen Rädern wird man von Aufstiegshilfen unabhängig.“ Auch Bikeparks seien nun in Gegenden denkbar, in denen es keine Seilbahnen gibt. In drei Jahren, glaubt Tschugg, werden auf den Bergen mehr E-Bikes als herkömmliche Mountainbikes unterwegs sein.

Genau diese Aussicht gefällt Dietmar Gruber gar nicht. Als Obmann des Vereins Upmove kämpft er gegen die herrschende Gesetzeslage in Österreich. Denn hierzulande ist Mountainbiken im Wald und auf dem Berg grundsätzlich verboten. Nur auf dafür ausgewiesenen Strecken ist Fahrradfahren erlaubt, eine Absurdität, die dem Forstgesetz von 1975 geschuldet ist. Darin wurde der freie Zugang zur Natur für Erholungssuchende festgeschrieben.

Allerdings gab es damals noch keine Mountainbikes, und so wurden Fahrräder ausgespart, eine im Alpenraum einzigartige Situation, die zur Folge hat, dass Mountainbiker förmlich in die Illegalität gedrängt werden. „Zur Erholungssuche sollte jedem der Zugang zur Natur erlaubt sein – aus eigener Körperfraft“, sagt Gruber. Der E-Bike-Trend ist ihm nicht geheuer. Im Bemühen um mehr Toleranz für den Sport sei er gar kontraproduktiv.

Waldrowdies • „Wir laufen Gefahr, Verbündete zu verlieren. Denn das E-Bike wird immer mehr zum Gegenargument für die Öffnung der Wege“, sagt Gruber. Kritiker monieren, dass nach den E-Bikes die Motorräder in den Wäldern Einzug halten würden. Als „Range-Extender“ für ältere Menschen oder solche, die körperlich sonst nicht in der Lage wären, Rad zu fahren, lässt Gruber den Elektroantrieb gelten. Die sportliche Nutzung auf Trails lehnt er hingegen ab. Das habe mit Erholungssuche nichts mehr zu tun. Auf eigens dafür angelegten Strecken seien E-Bikes in Ordnung, auf dem Hometrail nicht: „Leute, die fit sind, machen mit einem E-Bike das vier- oder fünffache Pensum. Was heißt das für die Wege und die Natur?“

Er nimmt auch die Industrie in die Verantwortung: „Mountainbiken findet vor der Haustür statt, jeder macht es illegal. Es kommen immer mehr Produkte auf den Markt, die das unterstützen. Aber kein Hersteller tut etwas für die Wegefreiheit.“ E-Bikes würden die Konflikte nun noch verschärfen, glaubt Gruber.

Dem widerspricht Lutz Scheffer, langjähriger Chefkonstrukteur bei Canyon: „Das E-Bike ist ein geniales Sportgerät, das viele Menschen anspricht und animiert, in die Natur zu gehen. Ich sehe darin die Chance, dass der Mountainbikesport breiter und weniger elitär wird. Das kann zu einem gesamtgesellschaftlichen Umdenken führen.“ Scheffer kennt die Diskussionen. Er hält sie für „emotional aufgeladen“ und von Leuten bestimmt, die „eine sehr monotheistische Sichtweise“ haben. Als Ingenieur fasziniert ihn beim Mountainbiken die Kombination aus Naturerlebnis

und Technik. „Hier werden beim E-Bike künstliche Gräben aufgetan. Für mich ist das eines der faszinierendsten Sportgeräte des vergangenen Jahrzehnts.“

Er verweist darauf, dass der Mountainbikesport seit je von Innovationen bestimmt war. Das Aufkommen von Federelementen, Scheibenbremsen oder neuen Laufradgrößen hat immer auch große Diskussionen in der Szene gezeitigt. Letztlich hat es den Sport aber nur bereichert. Das glaubt Scheffer auch vom E-Bike: „Es birgt mehr Chancen, als Risiken.“

Horizont erweitern • Er selbst fährt vom Crosscountry-Hardtail bis zum E-Fully alles. Seine Erfahrungen mit E-Bikes sind durchwegs positiv: „Ich lebe seit 15 Jahren in Garmisch und dachte: Ich kenne hier jeden Trail. Mit dem E-Bike habe ich meine Heimat neu kennengelernt.“ Er sieht darin sogar die Chance auf eine Verbesserung von Nutzungskonflikten auf vielfrequentierten Wegen, weil eine Dezentralisierung stattfinde: „Ich kann auf Trails ausweichen, auf denen ich keine Wanderer treffe, mein Aktionsradius wird größer.“ Zudem sei das Thema Elektromobilität in der Bevölkerung sehr positiv besetzt: „Wenn ich mit dem E-Bike jemanden auf dem Trail treffe, schimpfen die Leute weniger und interessieren sich für die Technik.“

Gerade diese macht im E-Bike Sektor enorme Fortschritte. Denn für die Industrie sind E-Mountainbikes die große Zukunftshoffnung. Der Markt für Mountainbikes insgesamt stagniert. Doch E-Bikes fangen die Rückgänge bei herkömmlichen Rädern auf. Und wegen des höheren Preises steigt die Wertschöpfung, wie Volker Dohrmann von der Hamburger Bikeschmiede Stevens erklärt: „Normale Fullys und High-End-Mountainbikes gehen stark zurück. Wir und andere Hersteller streichen zum Beispiel gerade im Segment um 140–150 Millimeter Federweg einige Modelle ohne E-Motor.“ Dafür verzeichnet Stevens bei E-Bikes derzeit 25 Prozent Zuwachsraten jährlich.

Die Winora-Gruppe, zu der unter anderem die Marke Haibike zählt, generiert mittlerweile 70 Prozent ihres Umsatzes mit E-Bikes. „Wir verzeichnen in allen relevanten Märkten ein positives Wachstum, teils im vierstelligen Bereich“, sagt Konzernchefin Susanne Puello. Die Hauptzielmärkte für E-Mountainbikes sind Deutschland, Österreich und die Schweiz. In Nordamerika hingegen sind sie kein Thema, was unter anderem an gesetzlichen Hindernissen liegt, weil E-Bikes als motorisierte Fahrzeuge gelten und im Wald oft nicht zugelassen sind. „Das Thema

braucht Zeit, Geduld und eine gute Kommunikation unter den verschiedenen Interessengruppen“, glaubt Puello an einen baldigen Aufschwung am nordamerikanischen Markt.

In einem Punkt sind sich Kritiker wie Fans der E-Bikes einig, dieser Trend lässt sich nicht mehr stoppen. Daher rät Bosch-Geschäftsführer Claus Fleischer allen Skeptikern: „Ein E-Mountainbike muss man fahren. Das kann man nicht erklären.“

„Mit solchen Rädern wird man von Aufstiegshilfen unabhängig.“ Guido Tschugg, Freerider „Mit dem E-Bike habe ich meine Heimat neu kennengelernt.“ Lutz Scheffer, Konstrukteur Das Haibike Xduro Dwnhill Pro wird mit einem 36-Volt-Motor von Bosch betrieben. FOTOS • Lutz Scheffer, haibike / Martin Erd, Hersteller