Das kommunikative E-Bike

Autor(en): **Hummel, Peter**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Bulletin.ch : Fachzeitschrift und Verbandsinformationen von Electrosuisse, VSE = revue spécialisée et informations des associations Electrosuisse, AES**

Band (Jahr): **105 (2014)**

Heft 5

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-856244

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

BRANCHE **PANORAMA**

Das kommunikative E-Bike

Stromer präsentiert neues Modell

Die Schweiz baut keine Autos mehr; dafür mischt sie bei den E-Bikes vorne mit – sie zählt rund eine Handvoll spezialisierter Hersteller. Und die sind heute, wo jede Fahrradmarke ein E-Bike zusammenbauen kann, besonders gefordert, sich von der Masse abzuheben. So lanciert Stromer eine Neuheit: Das ST2 ist weltweit das erste E-Bike, das via Smartphone mit dem Fahrer kommunizieren kann.

Peter Hummel

Normalerweise werden Premieren an der weltgrössten Velomesse Eurobike lanciert, oder allenfalls an einer Vorabpräsentation. Ein wirklich aussergewöhnliches Bike verdient natürlich eine gebührende Extra-Vorstellung: Mitten im Stromer-Campus, dem im letzten Jahr eingeweihten neuen Werk am Stadtrand von Bern, war eigens ein Kinosaal errichtet worden. Eine Lancierung wie in der IT-Welt schien für den ST2 adäquat. Stromer-Gründer (und Verwaltungsratspräsident von BMC) Thomas Thömu Binggeli eröffnete mit visionären Worten, Stromer-CEO Christian Müller erklärte die Vorzüge. Aber diese IT-Nähe ist nicht einfach Show, sondern Programm: Konnektivität, die Verbindung vom Fahrzeug zum Smartphone, die derzeit bei den Autoshows das grosse Thema ist, wird nun dank Stromer auch bei E-Bikes lanciert. Nicht umsonst bekennt Thömu Binggeli, selbst begeisterter Tesla-Fahrer: «Beim Design unseres ST2 haben wir uns mehr am Automobil als am Fahrrad orientiert.»

Integriertes Design: ein Meilenstein

Auf den ersten Blick unterscheidet sich zwar das neue Modell nicht allzu stark vom Vorgänger ST1: Gleiche Farbe, gleiche fette Reifen, gleiche Schutzbleche mit Gepäckträger sowie eine ins Unterrohr integrierte Batterie. Die Unterschiede offenbaren sich im Detail: Der Rahmen wirkt noch mehr wie aus einem Guss, die Leitungen sind alle innenverlegt, und am Vorbau ist ein Supernova-Scheinwerfer formschlüssig angesetzt. Die zwei exklusiven Merkmale sind jedoch die im Steuerrohr ausgesparten LEDs, die als Tagfahrlicht dienen, und die ins Oberrohr eingelassene «Displaykonsole»; sie ist zuständig für den Datenaustausch mit der Stromer-App und dem Stromer-Portal.

Stromer-App kann alles – ausser pedalen

Grundlage für diese neuartige Konnektivität ist zum einen die Ausstattung des Bikes mit Bluetooth, GPS und GPRS und SIM-Karte, und zum andern Omni, eine selbstentwickelte cloudbasierte Online-Plattform, die es ermöglicht, vom Werk aus weltweit und gleichzeitig auf alle ST2-Modelle eine aktualisierte Firmware zu überspielen – etwas, was sonst der Händler vornehmen muss. Diesem eröffnet Omni die Möglichkeit, für jedes Bike ein Wartungsprotokoll zu führen. Erstmalig ist, dass der Besitzer via App den Antrieb selber nach individuellen Bedürfnissen tunen kann. Dass er via Smartphone seinen Stromer auch an- und abstellen kann, ist schon fast selbstverständlich. Clever aber die Zusatzfunktion: Wird das Bike unbefugt in Bewegung gesetzt, so wird nach einer halben Minute der Motor automatisch verriegelt und der Besitzer darüber per SMS informiert. Und dank der GPS-Funktion kann ein gestohlenes Bike auch gleich wieder geortet werden. Damit das Smartphone selber funktionstüchtig bleibt, kann es via USB-Stecker während der Fahrt geladen werden. Zur Nutzung dieser Optionen ist allerdings der Erwerb eines Servicepakets erforderlich, das 100 Fr. pro Jahr kostet; als Einführungsangebot werden derzeit die ersten drei Jahre geschenkt. Der ST2 lässt sich aber auch wie ein normales E-Bike ohne Handy und Datenabo nutzen.

Auch punkto Leistung ein Quantensprung

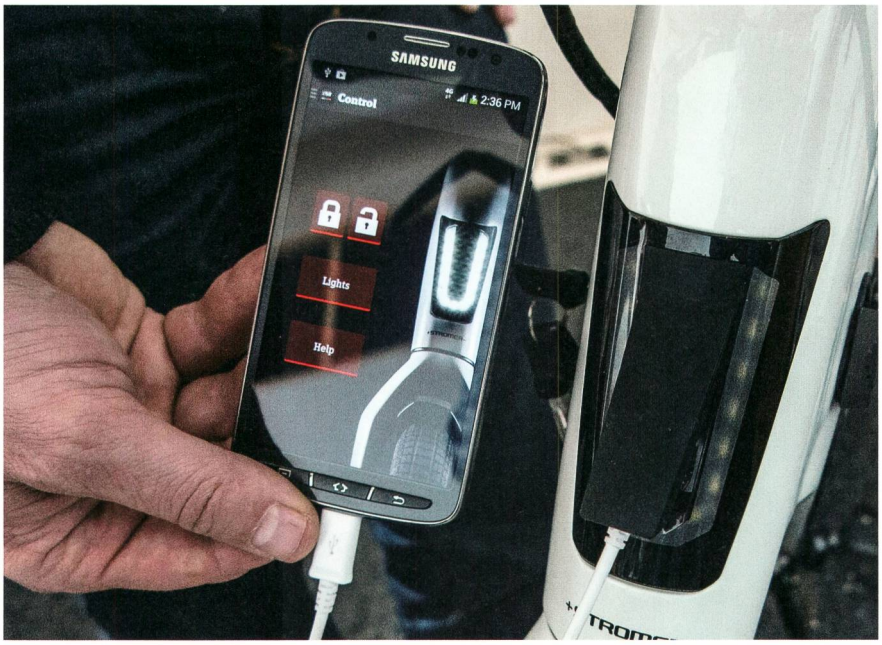
Im Marktwettbewerb wird der Stromer ST2 vor allem an seiner Performance gemessen. Und da bietet er Spitzenleistungen.

Hummel

Entwickler Dominic Isenschmid, Stromer-Gründer Thomas Binggeli und Stromer-CEO Christian Müller (v.l.) präsentieren den ST2.

BRANCHE **PANORAMA**

Hummel



Per App kann mit dem ST2 kommuniziert werden. Während der Fahrt kann das Smartphone aufgeladen werden.

Der Motor wurde verbessert: Beim 500-W-Hinterradnabenmodell wurde die Spannung von 36 auf 48 V und das Drehmoment auf 35 Nm erhöht, was einen höheren Wirkungsgrad und eine bei einem E-Bike bislang kaum gekannte Fahrdynamik ergibt. Dann wurde die Steuerung ins Unterrohr ausgelagert, was eine Schwachstelle der bisherigen Stromer-Modelle beseitigt: Selbst bei längerer Bergfahrt und damit verbundener Wärmeentwicklung erfolgt keine Schutzabschaltung mehr. Und bei einer längeren Abfahrt profitiert man wohl erstmals bei einem E-Bike von einer wirklich effizienten Rekuperation, die in der stärksten Stufe sogar die Bremsen ersetzt. Der neue, kompaktere Motor ist zudem um 2 kg leichter.

Der Lithiumionen-Akku hat eine Kapazität von 814 Wh – eine Verdoppelung zum Vorgänger – und soll eine Reichweite von bis zu 150 km haben. Den Praxistest von Bern nach Zürich (120 km) hat er problemlos bestanden. Der Preis dafür sind 2 kg Mehrgewicht, doch Product Manager Markus Eggimann ist überzeugt, dass bei einem solchen Premiummodell so viel Reichweite gefragt ist. Für ihn steht fest: «Der ST2 bedeutet punkto Design und Leistung einen Quantensprung gegenüber den Vorgängern V1 und ST1». Für sein Design erhielt er auch bereits den IF Red Dot Award.

«A class of its own»

Mit dieser Leistung ist auch klar, dass der ST2 nur als schnelles Pedelec lanciert wird. Im Gegensatz zum Vorgängermodell ST1 mit seinen 48 Ausstattungsoptionen kommt er nur in einer Topausstattung und für alle Länder in gleicher Konfiguration auf den Markt. In einer mitgelieferten Box hat es lediglich das länderspezifische Zubehör und Ladegerät. Der ST2 hat bereits die Europa-Zulassung nach L1E-Standard; zur bereits angelaufenen Markteinführung ist er vorerst in der Schweiz, Deutschland, Österreich, Frankreich und Benelux erhältlich. Die vor allem über Social Media aufgezogene Lancierungskampagne sowie der zitierte Händler- und Medienlaunch scheinen ihre Wirkung nicht verfehlt zu haben: Die erste Serie von 1000 Stück ist bereits ausverkauft; ob aber das angepeilte Jahresziel von 5000 ST2 realistisch ist, ist noch offen – eine ambitionierte Marke, angesichts des stolzen Preises von Fr. 6690.–. Thomas Binggeli gibt sich aber selbstbewusst: «Mit seiner Connectivity und Performance spielt der ST2 in einer «Class of its own» – dafür bieten wir ein hervorragendes Preis-Leistungs-Verhältnis».

Stromer ST1

Weiterhin im Angebot

Im Jahr 2009 brachte die Schweizer Firma Stromer das erste integrierte E-Bike auf den Markt: den Stromer ST1. Der ST1 verbindet hohe Designansprüche mit einem starken Antriebssystem. Der Akku des ST1 ist im Unterrohr integriert und bietet eine Reichweite von 80–100 km. Der Nabenmotor wird via Display vom Lenkergriff aus angesteuert. Neben drei Fahrmodi verfügt das System auch über drei Rekuperationsstufen. Der Akku kann im Rad oder extern aufgeladen werden. Der ST1 ist weiterhin in den Varianten 25 km/h, 33 km/h und 45 km/h erhältlich.
www.stromerbike.com

Angaben zum Autor

Peter Hummel verfolgt seit Jahren die Entwicklung des Fahrrads zum Gerät der urbanen Mobilität. Er ist als Autor für Schweizer Zeitungen und internationale Branchenblätter tätig.
Report h+h, 9011 St. Gallen
redaktion@hummelreport.ch

PD

Exklusives Merkmal des ST2: Die «Konsole» mit dem integrierten Display.