

Unterschiede zwischen Strömer-Pedelecs und S-Pedelecs



Hier kommen S-Pedelecs, wie z.B. der Großteil der Stromer-Modelle, ins Spiel: Sie unterstützen den Fahrer bis auf flotte 45 km/h und bringen mit einer nach EU-Richtlinie maximalen Motorleistung von 500 Watt ordentlich Vorschub auf die Felge. Der Ritt aus Suburbia in die City und wieder zurück ist damit komfortabel und stimmungsaufhellend machbar. Hin gerne mit hoher Unterstützungsstufe für größtmögliche Körperfrische bei

Arbeitsantritt. Zurück auch mal mit weniger elektrischem Rückenwind, um Fahrtzeit und Fitness miteinander zu verbinden. Das mehr an Power und Geschwindigkeit gibt es allerdings nicht ohne gewisse Bedingungen, die den Pedelec-Fahrer eben nicht treffen: Führerschein und Kennzeichen samt Versicherung sind Pflicht, Radwege dürfen in der EU, auch außerhalb geschlossener Ortschaft neben stark befahrenen Bundesstraßen, nicht benutzt werden und ein geeigneter Schutzhelm ist obligatorisch. Denn das S-Pedelec gilt rein rechtlich als Leichtkraftrad – allerdings vermag es, im Gegensatz zu Mofa und Moped, die Kondition des Fahrers enorm zu steigern.

Als Leichtkraft-Rad gelten im engeren Sinne auch die meisten E-Bikes. Hier trifft ein altes Vorurteil zu, dass zu einem bis in die heutige Zeit nachhallendem „Oma-Image“ der gesamten Fahrzeugklasse geführt hat: „Da muss ich ja gar nicht selbst treten“. Tatsächlich lassen E-Bikes nach gesetzlicher Definition ohne Muskelkraft per „Gashebel“ oder auf Knopfdruck beschleunigen, je nach Bauart auf bis zu 20, 25 oder 45 km/h. Ideal für Menschen, die körperlich schon etwas eingeschränkt sind.

Was in Deutschland und der Schweiz erlaubt ist, kann in Italien verboten sein

Geistig auf der Höhe sollten die Fahrer und Fahrerinnen schon angesichts der unterschiedlichen Regelungen rund um Pedelecs, S-Pedelecs und E-Bikes sein, denn die lassen selbst die Köpfe von Branchen-Insidern rauchen. Einige Beispiele: Für Pedelecs (max. Unterstützung bis 25 km/h) besteht generell keine Versicherungs- und Kennzeichenpflicht. Die als Leichtmofa oder nach bestem Bürokratie-Sprech „L1e-A“ definierten 25km/h-E-Bikes schon. Allerdings nicht in der Schweiz. 45km/h-E-Bikes dürfen außerorts auf den Fahrradweg, sofern dieser mit „Mofas frei“ beschildert ist. S-Pedelecs hingegen müssen in der EU auf die Landstraße, obwohl man sich bei ihnen die 45 km/h ein gutes Stück erstrampeln muss. In der Schweiz gilt für Pedelecs, S-Pedelecs und E-Bikes gleichermaßen außer- und innerorts Radwegpflicht. Auch die aufmerksamsten Leser dürften nun zugegeben: Es ist verwirrend. Zum einen durch die vorhandenen Unterschiede zwischen Pedelec, S-Pedelec und den einzelnen E-Bike-Klassen. Zum anderen durch die rasanten, innovationsbedingten Entwicklungen in der Branche, mit denen die Gesetzgeber nicht mehr mithalten konnten. Unterschiedliche Regelungen bzw. Auslegungen von EU-Recht in den einzelnen europäischen Staaten führten schließlich zu einer Komplexität, die kaum noch für einen Verwender nachvollziehbar und durchschaubar ist.

So kann es sein, dass S-Pedelec-Fahrer mit Fahrradhelm von Schweizer und deutschen Polizisten freundlich begrüßt, aber von italienischen Carabinieri kostenträchtig an der Weiterfahrt gehindert werden. Ein unterschiedliches Verständnis von „geeigneten Schutzhelmen“ auf Seiten der Landeslegislativen macht es

möglich. Hüben ist ein Kindersitz oder Anhänger erlaubt, drüben nicht. In Österreich dürfen Pedelecs statt 250 Watt sogar 600 Watt leisten – allerdings ist noch nicht klar geregelt, ob dabei die Dauer- oder Spitzenleistung gemeint ist. Die Schweiz erlaubt gar 1000 Watt Dauerleistung bei Pedelecs und hält für sie die Klasse der „Leichtmotorfahrräder“ bereit.

Stromer zielt keineswegs auf eine Anarchie in Sachen Mobilität. „Oberste Priorität hat die Sicherheit unserer Kunden“, konstatiert Peter Althaus, CEO der myStromer AG. So plädieren die Schweizer S-Pedelec-Spezialisten für eine durchgehende Helmpflicht vom Pedelec bis zum schnellen E-Bike und raten von 45 km/h-Gefährten auf Radwegen ausdrücklich ab. „Wir plädieren aber auch für europaweit einheitliche und faire Vorschriften, die Pendlern den Umstieg vom Auto auf das S-Pedelec oder auf andere Green-Mobility-Konzepte möglichst leicht machen. Ebenso sehen wir eine Anpassung urbaner Infrastrukturen an moderne Verkehrskonzepte als unabdingbar.“

Über die myStromer AG

Die myStromer AG entwickelt und vermarktet weltweit innovative E-Bikes. Die Stärke des Unternehmens liegt in der Entwicklung von Fahrradtechnik, elektrischen Komponenten, Software und deren Systemintegration. Durch unablässiges Streben nach höchster Qualität und innovativen Technologien, sowie die kontinuierliche Verbesserung der Design-Standards entsteht ein völlig neues, einzigartiges Fahrerlebnis. Die E-Bikes von Stromer bieten so die ideale Lösung für die Herausforderungen des täglichen Pendelverkehrs im urbanen Raum. Die Schweizer E-Bike-Marke aus der BMC Switzerland Gruppe wurde 2009 gegründet. Im März 2013 bezog die myStromer AG ihren Hauptsitz in Oberwangen bei Bern. In Oberwangen befinden sich neben dem Management die Entwicklungsabteilung, die Montage, die Logistik, eine Serviceabteilung sowie ein Stromer Flagshipstore. Einen zweiten Montagestandort für den europäischen Markt betreibt die myStromer AG in Riedstadt, Deutschland.

2.324 / 2.690 Zeichen

Medienkontakt:

myStromer AG

Freiburgstrasse 798
CH-3173 Oberwangen
Telefon +41 31 848 23 00
E-Mail: info@stromerbike.com

kernpunkt.PR

Gabriele Jung / Alexander Richter-Vrtič
Nymphenburger Str. 86
D-80636 München
Telefon +49 89 74118257
E-Mail: jung@kernpunktpr.de
richter-vrtic@kernpunktpr.de
(Deutschland, Österreich, Schweiz)

Weitere Informationen im Pressebereich unter www.kernpunktpr.de oder unter www.stromerbike.com