



# Inside Vivax Veloce CF

Radtest, Interview, Firmenportrait, Video – in der Rubrik Inside gibt es das alles kompakt auf zwei Seiten. Im Fokus steht das Veloce CF von Vivax. Das Besondere: Das Rad der Österreicher hat einen Hilfsmotor.

Foto: Jürgen Amann

## Im Test

**B**eschleunigung, Geschwindigkeit, Vortrieb: Das möchte man beim Rennradfahren spüren – und am besten mit so wenig Kraftaufwand wie möglich. Ist die Leistung der Beine zu gering, um ein entspanntes Fahrerlebnis zu haben, kann ein kleiner Elektroantrieb helfen. Der von Vivax ist sogar unsichtbar.

Der Assist 4.0 ist im Sitzrohr versteckt. Mit Metallstiften ist er im Carbonrahmen des Veloce CF fixiert. Das wichtigste dabei: Die Sicherheit des Rahmens wird nicht beeinträchtigt. Die Antriebswelle des Elektromotors greift von oben auf das Tretlager und gibt Schub. Auf Knopfdruck. Die Steuereinheit ist am Lenker montiert und einfach zu bedienen. Die gewünschte Stärke der Unterstützung kann über die eingespeicherte Trittfrequenz variiert werden. Maximal leistet der Motor 200 Watt. Ist keine Unterstützung gewünscht, kann man in den Leerlauf schalten. Das Vivax verhält sich dann wie eine ganz normales Rennrad.

## Bedienerfreundlich

Als Energiequelle für den Motor dient ein Akku, der in der Satteltasche untergebracht ist und unter ständiger Volllast für rund 70 Minuten hält. Die Handhabung des Antriebs ist

nicht nur während der Fahrt einfach –, sondern auch vor Trainingsbeginn. Der Akku lässt sich an der Steckdose aufladen und mit einem Bajonettverschluss an den Motor anschließen. Die simple Bedienung des Motors hinterlässt einen positiven Eindruck, der auch in der Praxis bleibt.

## Elektro-Leichtgewicht

Das Fahrgefühl des Rades mit dem Motor überrascht auf der Straße. Mit dem Veloce CF kann man auch sehr sportlich unterwegs sein. Vor allem der kurze Radstand trägt zur Wendigkeit des Elektro-Renners bei. Und auch die 9,45 Kilogramm des Komplettrades verschlechtern das Fahrverhalten nicht grob. Das Gewicht relativiert sich deutlich zum Positiven, wenn man es mit dem von herkömmlichen sportlichen Elektrorädern vergleicht. Das kann schließlich gut doppelt so hoch sein. Seinen entscheidenden Vorteil spielt das Vivax am Berg aus. Wird das Brennen in den Beinen zu schmerzhaft, hilft ein Knopfdruck und man spürt die Unterstützung des Motors sofort. Der Elektroantrieb ist ausgereift, sauber im Rahmen untergebracht und verhilft auch Fahrern zum Rennraderlebnis, deren Trainingsstand noch auf niedrigem Niveau ist.

## Im Interview

**RennRad:** Der Vivax-Motor sitzt im Sattelrohr. Was waren die Herausforderungen, um den Antrieb auf die passende Größe zu bekommen?

**Monika Schweitzer:** Schwierig war es, einen Motor zu bauen, der hohe Kräfte entfaltet und gleichzeitig einen angemessenen Akkuverbrauch hat. Außerdem muss der Antrieb seine Leistung an die Trittfrequenz des Fahrers anpassen. Das haben wir geschafft.

**Für wen ist das Veloce CF gedacht?**

Auf dem Veloce CF sitzt man sportlich. Das Rad ist trotzdem auch für lange Touren geeignet. Beliebt ist das Veloce CF bei Fahrern, die viel in Gruppen unterwegs sind und durch den Motor Leistungsunterschiede ausgleichen wollen. Ideal ist der Motor auch für Menschen,



**Monika Schweitzer**  
Geschäftsführung Vivax

die aufgrund von Herz-/Kreislaufproblemen einen konstanten Puls halten sollen.

**Kann man den Vivax Assist auch an seinem eigenen Rad nachrüsten?**

Der Vivax Assist 4.0 wurde als Nachrüstsatz konzipiert. Die Voraussetzungen: ein gerades Sattelrohr mit einem Innendurchmesser von 31,6 oder 30,9 Millimetern und eine Hollowtech II Kurbel von Shimano.

**Auf was muss man bei der Motor-Wartung achten?**

Beim Vivax Assist handelt es sich um einen Gleichstrommotor, der in der industriellen Anwendung in einem Jahr jeden Tag 24 Stunden läuft. Wir empfehlen eine Getriebewartung nach 300 Betriebsstunden. Für diesen Service stehen die Vivax-Händler bereit.



So sieht der Vivax-Antrieb aus.

## In der Firma

Den Markennamen Vivax gibt es seit 2011 – obwohl die Firma schon viel länger besteht. Nur hieß sie früher anders, nämlich Gruber. Karl Schweitzer gründete das Unternehmen 2005 – ein Jahr später kam der erste Ultraleicht-Antrieb auf den Markt. Der Grund für die Namensänderung rund fünf Jahre später war die Markteinführung eines komplett überarbeiteten Antriebssystems.

Weltweite Aufmerksamkeit erreichte das österreichische Unternehmen in der Rennradwelt im Jahr 2010. In dem Jahr, in dem Fabian Cancellara bei der Flandern-Rundfahrt und bei Paris-Roubaix seine Konkurrenz attackierte, in einem Stil, der unwirklich erschien. So unwirklich, dass Cancellara „Motor-Doping“ vorgeworfen wurde. Die negativen Schlagzeilen für den Schweizer, waren das Glück für Gruber. Die Firma wurde mit den Motor-Vorwürfen in Verbindung gebracht – unbegründet.

Die Folge: Nach den Siegesfahrten von Cancellara ist der Internetserver des Tiroler Motorenherstellers zusammengebrochen – überwiegend wegen Anfragen aus Italien. Dorthin exportiert Vivax mittlerweile etwa ein Drittel – rund 500 Antriebssysteme – aller verkauften Motoren.

Das Ziel von Vivax ist es, langlebige Antriebskomponenten zu konstruieren, die eine mühelose Fortbewegung auch im bergigen Gelände möglich machen sollen – nicht nur mit dem Rennrad. Vivax bietet auch Mountainbikes, Touren- oder Trekkingräder an, die ebenfalls mit dem Vivax Assist 4.0 ausgestattet sind. Durch den leichten Antrieb hat es Vivax auch geschafft, zusammen mit dem Rahmenhersteller Steinbach das Lodron zu bauen. Mit 9,70 Kilogramm ist es das leichteste Elektro-Mountainbike der Welt.



## In Bewegung:

Den Film zum RennRad-Test gibt es für Smartphone-User per QR-Code oder über [www.radsport-rennrad.de/video](http://www.radsport-rennrad.de/video)

