



Hilfeleistung: Der Akku sitzt direkt unterm Hintern, reintreten muss man aber selber.

BRUCKNER TESTET:

Hilfsmotor für Mountainbikes

Der Bike-Motor

Gruber Assist

Antriebskomponenten
200 Watt bürstenloser Gleichstrom-Motor, Planetengetriebe und Freilauf, Kegelradgetriebe

Akku
NiMH 28,8V 4500mAh für circa 1,5 Stunden Motorunterstützung

Ladegerät
30V/65W

Preis
1.680 Euro

Info
www.gruberassist.com

Die besten Strecken zum Nachfahren

Trans-Tirol-Rallye von 1.–7. Juli 2007
www.mountain-rally.com

Auf einen Blick: Bikestrecken in Österreich, der Schweiz und Südtirol
www.bike-holidays.com

Unser Mann fürs Extreme: Thomas Bruckner, Ex-Snowboard-Pro, nimmt jeden Monat ein neues Trendsport-Produkt unter die Lupe. Diesmal: Gruber Assist Bikemotor.

Was ist ein Hilfsmotor? Die Erlösung beim Bergaufradeln, wenn die Oberschenkel brennen. Gruber Assist ist ein Ultraleicht-Antrieb für Mountainbikes, der sich in jeden herkömmlichen Rahmen mit einem Sattelrohr-Innendurchmesser von 31,6 Millimeter einbauen lässt. Aktiviert wird der Antrieb, der direkt auf die Tretkurbel wirkt und mit bis zu 200 Watt Leistung die eigenen Mühen unterstützt, via Knopfdruck.

Was verspricht der Erzeuger? Weniger Überanstrengung bei steilem und schwierigem Gelände und Biken im gesunden, aeroben Pulsbereich – egal wie schnell die Kollegen sind und wie schlecht der eigene Trainingszustand ist.

Wie viel Extra-Gewicht fährt mit? Die gesamte Antriebseinheit (Motor, Getriebe, Regelung) wiegt 900 Gramm und ist nicht sichtbar. Dazu kommen noch 1.500 Gramm Gewicht des

NiMH-Hochleistungs-Akkus, der in der Satteltasche mitfährt und über eineinhalb Stunden Motor-unterstütztes Biken möglich macht.

Der Test: Auf den ersten Blick sind keinerlei Auffälligkeiten erkennbar. Der Motor ist in den Rohren, der Akku in der kleinen Satteltasche versteckt, und auch der kleine rote Knopf im BarEnd ist absolut unauffällig. Mit ausgeschaltetem Hilfsmotor merkt man trotz Mehrgewicht kaum einen Unterschied – lediglich der Rücktritt ist minimal erschwert. Das ist nicht störend, anfangs aber auf jeden Fall spürbar (mehr Details siehe nächste Seite).

Vor allem psychologisch ist der Bikemotor nicht zu unterschätzen. Zu wissen, dass man hätte, wenn man bräuchte, lässt einen auch schwierigeres Gelände anpacken. Die Gefahr, dass bei faulen Naturen die Bequemlichkeit gefördert wird, besteht. Eine Pulsuhr kann einer möglichen Selbstüberlastung entgegenwirken!

Der Check im Detail



Druck-Turbo. Sobald ich den roten Knopf drücke, wird klar, dass das Gruber Assist kein herkömmliches Elektro-Fahrrad ist. Der Antrieb erfolgt direkt über die Kurbel, was bedeutet: Mittreten ist ein Muss – allerdings braucht es für einen Steilhang wesentlich weniger Kraft.



In der Ebene rase ich locker mit 35 km/h dahin, bei extremen Steigungen bleibt die Pulsfrequenz im grünen Bereich. Einzig beim Radeln im Stehen ist aufgrund des unrunder Trittes die Motorhilfe kaum verwendbar. Deshalb verwende ich sie bei technisch schwierigem Gelände teils nur für Sekunden. Ein leicht surrendes Geräusch ist das einzige Indiz für die fremde Hilfe.



Wer – wie ich – keinen runden Tritt hat, erkennt dies unmittelbar nach Aktivierung des Hilfsmotors. Bald jedoch passe ich mich an und trete gleichmäßig stark in die Pedale. Je kräftiger ich trete, desto schwächer wird die Motorenunterstützung, und umgekehrt. Schalten kann man trotzdem ganz normal.

Resümee

Der Hilfsmotor hält tatsächlich, was er verspricht. Und: Er ermöglicht eine bessere Tourenplanung. Plötzlich sind schwierigere Strecken möglich, Leistungsunterschiede können in der Gruppe schnell ausgeglichen werden.