

Wenn nicht jetzt wann dann?

2023-12-30 10:00 (Kommentare: 0)

Zur Zeit hat die Firma Betriebsferien. Es ist zwischen den Tagen und es regnet. Und einkaufen ist auch schon lange erledigt.

Insofern hat auch das Pedelec eine Auszeit. Und das ist genau die richtige Zeit die Zeit zu nutzen.

Zwischen den Tagen ... ich nutze das Pedelec nicht, also ist es eine gute Zeit es in die Inspektion zu geben. Und da ich inzwischen über das [Jobrad](#) gute Erfahrungen mit [Radsport Nagel](#) gemacht habe, wollte ich mein 'anderes' Pedelec auch dort hin bringen.

Inspektion? Ein Pedelec? Ja, man kann natürlich das ein oder andere an einem Pedelec auch selbst machen. Kann man, muss man aber nicht.

So ist zum Beispiel das genaue Einstellen der Kette nicht so einfach. Und wenn sie falsch eingestellt ist tritt man nicht nur mehr, es erhöht auch massiv den Verschleiß.

Auch die Bewertung, ob bestimmte Teile schon verschlissen sind oder nicht ist als Profi einfacher zu bewerten wie als Laie.

Und letztendlich bin ich beim Pedelec auch "nur Anwender": ich möchte ein funktionierendes Rad, auf welches ich mich tagtäglich verlassen kann. Daher sollte man hin und wieder Profis dran lassen.

Kurzum: habe ich machen lassen und bis sehr zufrieden.

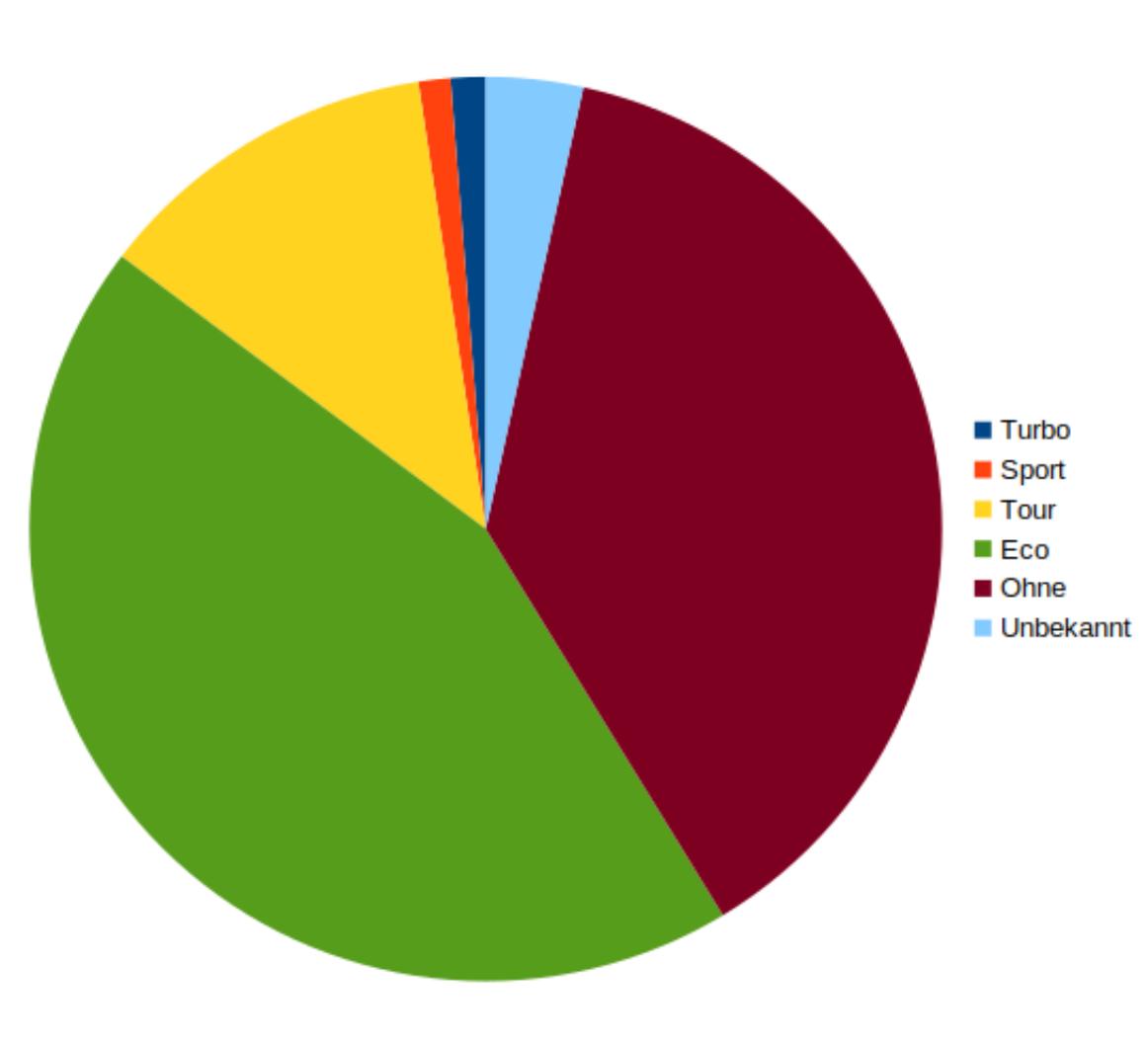
Allein die Updates und das Auslesen der Komponenten geht nämlich bei meinem Modell nur über die Fachwerkstatt. Das neue Pedelec kann man selbst updaten, die ersten Modell konnten das noch nicht. Und das ist dabei heraus gekommen:

Statistik

Gesamtkilometer	9776.90 km	Akkuspannung	38.7 V
Gesamtbetriebszeit	955 h	Akkuladezustand	75 %
Gesamte aktive Betriebszeit (mit Unterstützung)	281 h	Anzahl der vollständigen Akkuladezyklen	68.1
Energieverbrauch	3.9 Wh/km	Min. Akkutemperatur über die Lebenszeit	2.96 °C
Strecke im Turbo-Modus	120.8 km	Max. Akkutemperatur über die Lebenszeit	38.88 °C
Strecke im Sport-Modus	110.4 km	Abgegebene elektrische Ladung über die Lebenszeit	868.6 Ah
Strecke im Tour-Modus	1206.2 km		
Strecke im Eco-Modus	4301.3 km		
Strecke ohne Unterstützung	3701.6 km		

Interessant vor allem, wie viel ich dann doch ohne Unterstützung gefahren bin - was zeigt, dass man mit dem Pedelec doch nicht "nur faul" sich fahren lässt sondern durchaus einfach mehr Motivation bekommt überhaupt los zu fahren, weil - falls es dann doch mal eng mit der Ausdauer wird - man mit Unterstützung doch wieder nach Hause kommt.

Das ist der Grund, warum ich überhaupt erst Touren fahre, die ich früher niemals angefangen hätte.



Dabei ist "Unbekannt" z. B. die Differenz zwischen den Unterstützungsstufen (von "Turbo" bis "Strecke ohne Unterstützung"). Ebenso frage ich mich, ob "Strecke ohne Unterstützung" nicht ein bisschen viel ist. Aber was zählt das System da? Z. B. wenn ich schneller als 25 km/h fahre und die Unterstützung abgeschaltet wird obwohl z. B. "Eco" noch als Stufe eingeschaltet ist? Was ist mit den Kilometern bergab, in denen man rollen lässt, aber selbst nicht tritt? Das waren dann ja alleine beim [Ruwer-Hochwald Radweg](#) schon allein ~40 km.

In Summe hat die Inspektion mit Standard-Arbeiten, Updates, Verbrauchsmaterialien (1 neuer Reifen, 2 neue Bremsscheiben) 159,60 Euro gekostet.

Das ist nicht so viel kostengünstiger als der PKW (wenn man beim Pedelec auch Anschaffung, laden, Versicherung, notwendiges Zubehör, Bekleidung, ...) mit einrechnet. Allein für die ~160 Euro komme ich mit dem PKW locker 2.000 Kilometer. Die muss ich mit dem Fahrrad erst einmal einfahren um überhaupt in die Nähe der "günstiger" Zone zu kommen.

Doch es geht eben nicht nur um den Preis oder den Umweltschutz oder die verbesserte Gesundheit wegen mehr Bewegung.

Es geht eben auch um den Spaß am Pedelec Fahren. Und was sind 159,60 Euro pro Jahr schon für ein Hobby?

Fun-Fact: "Treibstoffkosten" Pedelec

Interessant sind in diesem Fall auch die "Treibstoffkosten" für die knapp 9.800 km:

$68,1 \text{ Ladezyklen} * 0,5 \text{ KWh (Akkukapazität)} * 32 \text{ Cent (Kosten Ökostrom pro KWh)} = 10,90 \text{ Euro}$

Kommentare

Einen Kommentar schreiben