

Go SwissDrive & Pinion P1.9

Die Kraft der zwei Herzen

Verkehrte Welt: die Kombination Pinion-Schaltung vorn im Tretlagerbereich & Go SwissDrive-Motor im Heck erweist sich für Vielfahrer und Pendler als attraktive Alternative!

REDAKTION: DANIEL O. FIKUART
FOTOS: JÜRGEN AMANN

AUSPROBIERT
Antriebe

Gentleman, please start your engine. Ich drücke auf den Knopf an der roten Fernbedienung: Schon flammt im Display die Anzeige auf: fesselnd, weil farbig! Sechs Seiten hat das Menü zu bieten: Drei für Daten-Upload, Einstellungen, Messwerte, die Smartphone-Anbindung. Drei für Fahrmodi. Ich wähle das Speed-Fenster: mit großer Tempo- und kleiner Batterieanzeige, Strecke, Durchschnitts-Tempo. Im Drehzahlmesser-Design zeigen sich Leistung in Watt (!) und Reichweite. Fünf Kraft-Stufen gibt es ... und zwei Rekuperationsstufen fürs Rückgewinnen von Strom! Wir probieren ein technisch faszinierendes Vorführ-E-Bike aus, das einen Go SwissDrive-Heckmotor mit einer Pinion 9-Gang-Tretlager-Schaltung kombiniert. Stufe 5. Und los!

MIT SANFTER GEWALT VORWÄRTS

Mit mächtig Dampf beschleunigt unser Testrad mit beeindruckender Vehemenz, wie von der Schnur gezogen, absolut geräuschlos. Denn beim Go SwissDrive gibt es kein Getriebe, das sirren könnte. Die Motorkraft geht direkt auf das Hinterrad.



Überraschung: Das Display präsentiert sich farbig. Die Leistungsangabe in Watt (linker Kreis hilft beim Stromsparen).



Am Griff links: Der Bedienring des Displays, seine Tasten könnten erhabener sein.

29, 32, 35 km/h, wieder ein Rennradfahrer versägt. Ich fahre nicht die auf 25 km/h begrenzte 250 Watt Motoren-Version. Sondern eine „offene“ bis 42 km/h. Mit leichter Handkraft drehe ich den Schaltdrehgriff in Gang 9. Neun Meter Weg pro Kurbeldrehung erlauben druckvolles Pedalieren bei nun 40 km/h. Büsche am Wegrand wischen vorbei, eine Träne rollt Richtung Ohr. 41 km/h, der Schub flaut ab. Aber ich kann weiter gut das Tempo halten, Puls im grünen Bereich. Blick aufs Display: 480 Watt Leistung. Das saugt bestimmt eine Menge Energie aus dem Akku. Wie sieht's in Unterstützungsstufe 1 aus? Cool: Ich rolle mit zügigen 28 km/h voran, die Leistung pendelt um niedrige 200 Watt. Belohnung fürs ökonomische „Segeln“: Die Reichweite steigt um vier Kilometer. Fällt auf: Ab Stufe 3 wird aus Fahrfreude ... rasanter Spaß.

BERGAB STROM RÜCKGEWINNEN

Kleiner Bergtest, Stufe 5: In Schräglage fräse ich mit 29 km/h die Serpentin zum Adlersberg hinauf. Momentanleistung: satte 680 Watt. Konsequenz: Meine Reichweite fällt auf 27 Kilometer. Anfahrtest an



Wartungsarmut garantiert: Sowohl das Pinion P1.9-Tretlagergetriebe als auch der Go SwissDrive-Motor sind gekapselt.



Meine Meinung

„**VERKEHRT HERUM – VORTEILE FÜR VIELFAHRER!**“
„Das Konzept Schaltung vorn und Antrieb hinten geht voll auf. Agile Fahrleistungen und geringer Verschleiß sind starke Argumente für Pendler, Tourer, Vielfahrer. Ein Premium-E-Bike mit Pinion/Go SwissDrive-Kombination generiert und garantiert dauerhaften Fahrspaß!“

Daniel O. Fikuart, Chefredakteur ElektroRad

einer 19-Prozent-Rampe: Hier zeigt sich, dass die Übersetzung der Pinion 1.9 in den kleinen Gängen 1 und 2 überragend für motorlose Räder ist. Nicht aber für Pedelecs. Erst ab Gang 3 laufen Kurbelgeschwindigkeit und Motorkraft stimmig zueinander. Zweite Erkenntnis: Die Schweizer haben ihren Antrieb massiv überarbeitet! Anfahrverhalten: erstklassig. Wärmeentwicklung: gering. Sensorik: harmonisch. Go Swiss ist zurück in der ersten Liga!

Lange Abfahrt, Test der 2-stufigen Rekuperation. In Stufe -1 hemmt die Generator-Bremsfunktion kaum. Ergo fließen nur wenige Watt zurück in den Akku. Praxisnaher: die Stufe -2. Zum Beschleunigen braucht es zwar kurz den Wiegetritt. Geht es aber steil bergab, rauscht man trotz Motorbremse mit flotten 45 km/h talwärts. Prima: Jetzt generiere ich 180 Watt! Plötzlich, bei 47 km/h, koppelt die Generator-Funktion aus – um Überspannungen zu vermeiden. Und mein Flitzer beschleunigt ... auf Spaßniveau! Beim Auslaufen, unter 47 km/h, kommt die Motorbremse weich zurück. Die Rekuperation-Funktion scheint äußerst effektiv zu sein: Neue Reichweite + 5 km (statt 27 nun 33 km),

finde ich genial.

TRETLAGER-GETRIEBE IN RADMITTE

Kurze Pause. Meine Blicke streifen die Pinion P1.9 Tretlagerschaltung, mit neun Gängen die kleine Schwester der in Reiserad-Kreisen Kult-Status genießenden Premiumversion mit 18 Gängen (P1.18). Die 9-fach erscheint gerade in Kombination mit einem Motor als die bessere Wahl. 500 Gramm leichter, kürzere Schaltwege, in „XR“-Variante mit einer gigantischen Übersetzungsbandbreite von 568 Prozent – glänzend! Gleichmäßig verteilt in 24-Prozent-Gangstufen. Kritik: Beim Schalten in „Berg-Gänge“ wären geringere Handkräfte wünschenswert.

Eine Frage der richtigen Reihenfolge: Bei der Pinion-/Go SwissDrive-Kombi sitzt die Schaltung vorn, der Antrieb hinten. Vorteil dieser Anordnung: Die Schaltung braucht nur die Beinkraft des Fahrers zu verarbeiten – nicht Bein- und Motorkraft

zusammen wie bei einem Mittelmotor. So fällt der Verschleiß von Kette und Kettenblättern (Test-Rad: Riemen/Riemenscheiben) geringer aus – ein starkes Argument für Vielfahrer. Auch das Schalten läuft geschmeidiger ab.

FAZIT: ÜBERRAGENDE KOMBINATION

Weniger Verschleiß, ein natürliches, agiles Fahrgefühl, das zum Schalten animiert (weniger schaltfaules Fahren = bessere Effizienz) sowie ein optimiertes Anfahrts- sowie Wärmeverhalten des Heckmotors sprechen für die Pinion/Go SwissDrive-Kombination – absolut empfehlenswert für Reise-/Tourenräder, Pendler, Vielfahrer. Auch, weil sich unser (nicht leichtes) Test-Rad ausbalanciert tragen lässt. Die Akku-Kapazität mit 558 Wh (deutscher Hersteller: BMZ), der kultiviert-souveräne Motorlauf und die günstigen Verbrauchswerte auch durch die effiziente Rekuperation können überzeugen. Morgen drücken Sie den Start-Knopf!

NÄCHSTE AUSGABE: 6 PINION/GOSWISSDRIVE- RÄDER IM TEST

ElektroRad testet Stadt-, Touren/Reise- und Sporträder mit Pinion/Go SwissDrive-Kombination. Die Ausgabe ER 4/2015 erscheint am 25. September.

TECHNIK INFO

GO SWISSDRIVE-HECKANTRIEB

Motorart	Go SwissDrive Heckmotor, 250 W, 42 Nm, offene Version „Standard“, bis 42 km/h (auch als „Cruise“, 25 km/h, 37 Nm. Sowie als „Power“, 500 W/45 km/h, 45 Nm). Motorgewicht: 5,3 kg
Rekuperation	Ja, 2 Stufen
Schiebehilfe	Nein
Stufen	5 Kraftstufen, 1 neutral, 2 Rekuperation
Kapazität Akku	Testrad: 558 Wh
Anzahl Vollladezyklen	500
Dauer Vollladung	3 oder 6 Std. (2 Ladegeräte)
Display	TFT, Farbdisplay, auch bei Sonneneinstrahlung gut ablesbar. USB-Connector, Bluetooth, Smartphone-Verbindung ...

PINION P1.9 - 9-GANG-TRETLAGERSCHALTUNG

Konstruktion	gekapseltes Schaltgetriebe im Tretlager-Bereich
Gänge	9, abgestuft 24,3 % Schritten, Entfaltung Gang 1 = 1,58 m, in Gang 9 = 8,96 m
Gewicht	2700 g

KONTAKT

GO SwissDrive AG, info@go-swissdrive.ch
Pinion GmbH, Tel.: 0711/21 74 91-50, info@pinion.eu