

Gebrauchte E-Bikes: Akku auslesen!

Der Energiespeicher verrät, wie der Vorbesitzer mit dem teuersten Teil eines Fahrrades umgegangen ist – Daten wie Restkapazität, Ladezyklen, Temperatur etc. sind abrufbar

Von Carsten Hebestreit

Das Geschäft mit den Mountain-, Trekking- und Citybikes sowie Rennrädern stagniert. Einzige Ausnahme: E-Bikes. Die Zweiräder mit elektrischem Rückenwind boomen unaufhaltsam seit Jahren. Mittlerweile setzen nicht nur ältere Semester auf die Unterstützung durch Strom beim Strampeln, sondern auch fitte Radler nutzen die leistungsstarke Hilfe beim Erklimmen von steilen Wald- und Forstwegen.

700 E-Bikes vermietet

„Wir vermieten E-Bikes an Hotels und Tourismusverbände“, erzählt Bernhard Mildner aus Offenhausen. 700 elektrifizierte Zweiräder hat der 49-Jährige mittels seines Unternehmens Kaloveo in Österreich und Südtirol vergeben. Die Fahrräder werden serviciert, repariert, sind versichert und werden nach zwei Jahren Einsatz im Tourismus ausgetauscht. „Wir verkaufen die Radeln danach“, sagt der Hausruckviertler. Top gewartet und mit einer Gewährleistung versehen, liegen die Kosten rund ein Drittel unter dem Neupreis (www.used-ebike.com).

Mit steigender Beliebtheit der E-Bikes wächst auch das Angebot an Gebrauchten. Alle Interessenten stellen dieselbe Frage: Worauf muss ich beim Kauf achten? „Eindeutig auf den Akku“, sagt Bernhard Mildner. „Das ist mit einem Neupreis von 700 bis 1000 Euro das mit Abstand teuerste Teil am Fahrrad.“ Und das empfindlichste.

Bremsen, Gangschaltung, Reifen lassen sich leicht kontrollieren und günstig reparieren, aber Kunden können nicht in Akkus hineinschauen – im Gegensatz zu Händlern. Die Profis können Diagnosegeräte anschließen und allerlei Daten auslesen. Wie etwa die Anzahl



Nach zwei Jahren im Einsatz werden die E-Bikes verkauft. Die Gewährleistung ist im Preis inbegriffen Fotos: Volker We



Bernhard Mildner (49)



Ein Akku verliert fünf Prozent Kapazität pro Jahr.

der Ladezyklen, der Minimal- und der Maximaltemperatur der Batterie während der Einsätze, die Restkapazität, die verwendeten Unterstützungsstufen (Beanspruchung) und die Gesamtbetriebszeit. Damit lässt sich der Gesamtzustand des Stromspeichers detailliert bewerten.

Vier Hersteller bieten qualitativ gute Akkus in Kombination mit robusten E-Motoren an: Bosch, Panasonic, Shimano und Yamaha. „Wir raten von No-Name-Produkten ab, denn diese sind zwar billig, doch

ist meist die Qualität mangelhaft und die Versorgung mit Ersatzteilen ungeklärt“, sagt Mildner.

80 % nach 40.000 Kilometern?

Nach 500 bis 700 Ladezyklen versprechen Bosch und Co. noch 80 Prozent Restkapazität. Mildner hält diese Ansage für irrelevant. Seine Rechnung: Mit einem 400-kWh-Akku könne man bei derart vielen Zyklen 40.000 Kilometer zurücklegen. Und wer spule schon so viele Kilometer ab! Unrealistisch ist die Zahl auch, weil ein

Akku pro Jahr automatisch – auch ohne benützt zu werden – etwa fünf bis sechs Prozent Kapazität einbüßt. Nach sechs bis sieben Jahren weist somit ein Akku nur noch etwa zwei Drittel Restkapazität auf, sagt Mildner.

Und der Preis? „Im ersten Jahr ist mit einem Verlust von etwa bis 25 Prozent zu rechnen.“ Nach zwei Jahren liegt die Summe Drittel unter dem Neupreis. „Nach flacht die Kurve ab.“ Abschlaggebend ist aber immer Zustand des Akkus.