

Lautloses Gleiten in seiner schönsten Form

Das preisgekrönte Pininfarina E-Voluzione ist leicht, faszinierend und schön. Weil es aber nur in der Klasse bis 25 Kilometer pro Stunde zugelassen ist, wirkt es wie ein Ferrari in der Begegnungszone. VON MARTIN PLATTER

Bisher war es so: Wenn sich Automobilbauer oder Designbüros mit dem Thema E-Bike befassten, kamen dabei entweder aufsehenerregende Prototypen heraus, die es aber nie in die Serienproduktion schafften. Oder es wurden in Zusammenarbeit mit erfahrenen Fahrradherstellern Brot-und-Butter-E-Bikes in limitierter Auflage neben Koffern, T-Shirts und anderen marken-

Formschön, schnittig und wie aus einem Guss präsentiert sich das mehrfach preisgekrönte Design des E-Voluzione.



Weil alle Bauteile im Karbonrahmen verborgen sind, stört nichts das edle Aussehen des E-Bikes.

Mal an der Eurobike gezeigt wurde. Nun durften wir es auch fahren – und wurden nicht enttäuscht. Die zuverlässige Grossserien-Antriebstechnik von Brose und Enviolo funktionierte selbst im tiefsten Winter und bei eisiger Kälte zuverlässig, kraftvoll und nahezu geräuschlos. Wer die stufenlose Übersetzungsnabe nicht mag, könnte das E-Voluzione für 400 Franken weniger auch mit einem profanen Kettenantrieb bestellen. Aber das wäre schade.

Die erste Wahl bleiben der Riemenantrieb und die Enviolo-Nabe. Sie ermöglichen ein vollkommen geräuschloses Dahingleiten, das geradezu stützig macht. Da klackert kein Freilauf. Die Starrgabel ist nichts mehr als konsequent. Sie hält das Gewicht tief, fügt sich perfekt ins Design und lässt das E-Voluzione absolut stabil und ziel-sicher Kurs halten.

Es fehlt ein Schloss

Gefallen haben ausserdem die schnittige Vorbau-Lenkereinheit, das grosse Farbdisplay auf dem Oberrohr und das stimmige Bedienungskonzept, das keine Fragen offenliess. Natürlich ist auch das E-Voluzione nicht ganz perfekt. Es fehlt beispielsweise ein integriertes Schloss, denn derart auffällige E-Bikes locken Diebe an wie Honig die Bienen.

Zudem ist das E-Voluzione in der Schweiz offiziell nicht für die schnelle E-Bike-Klasse bis 45 Kilometer pro Stunde zugelassen, was gerade mit diesem schnittigen Design etwa so ist, wie einen Ferrari zu besitzen, mit dem man aber lediglich in der Begegnungszone verkehren darf.

Dafür gibt es wenigstens hinsichtlich des Preises einen Lichtblick. Normalerweise bezahlt man für so viel Edles einen stolzen Preis. 7300 Franken kostet das E-Voluzione mit Enviolo-Übersetzungsnabe. Wer jedoch TCS-Mitglied ist, profitiert derzeit von 2400 Franken Kundenvorteil.

bindenden Gadgets angeboten, die es aber nicht schafften aus der breiten Masse herauszustechen.

Attraktiver als die Vorgänger

Nur wenige Ausnahmen bestätigten bis anhin diese Regel. Das von 2012 bis 2015 gebaute Smart-E-Bike war eine davon. Aber auch dieses gab es nur in einer limitierten Auflage und dank der Hilfe des E-Bike-Herstellers Grace. Das Pininfarina E-Voluzione ist eine weitere Ausnahme. Sie ist allerdings ungleich attrak-

tiver und zudem alltagstauglicher als alle Vorgänger.

Optisch vermag es dank der Zusammenarbeit mit der italienischen Designikone Pininfarina neue Akzente zu setzen. Schliesslich hat Pininfarina in der 85-jährigen Firmengeschichte bereits die Silhouetten von einigen der aufregendsten Ferrari, Alfa-Romeo, Lancia, Fiat, Maserati, Volvo und Peugeot entworfen. Am Genfer Autosalon hat die renommierte Designschmiede erst kürzlich mit dem Pininfarina Battista gezeigt, wie faszinierend und leistungsstark ein Elektrosporthwagen

sein kann. Formschön, schnittig und wie aus einem Guss präsentiert sich auch das mehrfach preisgekrönte Design des E-Voluzione. Möglich macht es ein eigens dafür gefertigter Karbon-Monocoque-Verbundstoffrahmen, der alle Kabel und elektrischen Bauteile wie Motor, Akku und Display aufnimmt. Der Clou ist das Gewicht. Nur 18,5 Kilogramm bringt das E-Voluzione mit der nicht gerade leichten, dafür aber stufenlosen und vollkommen geräuschlosen Enviolo-Variomatik, dem flüsterleisen Brose-Motor und dem 500-Wattstunden-Akku auf die Waage.

Auch am Bedienungskonzept legten die Entwickler von E-Bike-Spezialist Protanium und Accell-Group, in deren Zusammenarbeit das E-Voluzione entstanden ist, Hand an. Herausgekommen ist ein schönes, leichtes und dank Gates-Zahnriemenantrieb wartungsarmes und damit alltagstaugliches E-Bike, das niemanden kaltlässt.

Erster Eindruck bestätigt sich

Es war Liebe auf den ersten Blick, als das Pininfarina E-Voluzione das erste

«Wir werden nie aufhören, die Risiken weiter zu minimieren»

Volvo ist den EU-Richtlinien zur zwingenden Einführung von Sicherheitssystemen zuvorgekommen, um die Volvo-Vision 2020 endgültig umzusetzen, nach der kein Mensch in einem Volvo mehr sterben oder schwer verletzt werden soll. Volvo-Entwicklungschef Henrik Green äussert sich zu der Abwägung von persönlicher Freiheit und Verkehrssicherheit.

Henrik Green, was kommt nach der von Volvo seit zehn Jahren verkündeten Vision 2020? Diese sollte nächstes Jahr erfüllt sein, und dann werden Sie an jedem Abweichen von Ihrem Ziel von null Verkehrstoten und Schwerverletzten in einem Volvo gemessen.

Die Vision wird nie enden. Wir sind stolz, Lösungen zu erarbeiten, die sich stetig verbessern. Wir wissen aber auch, dass wir noch eine Lücke zu schliessen haben, bis es definitiv keine Toten und Schwerverletzten in einem Volvo mehr gibt. Wir legen nun die Schwerpunkte auf überhöhte Geschwindigkeit, Ablenkung während der Fahrt und Fahren in berauschem Zustand. Hinzu kommt vielleicht noch das Thema Over-Reliance, also das Risiko, sich zu stark auf die verschiedenen Assistenzsysteme im Auto zu verlassen. Aber es ist durchaus möglich, dass wir bei der weiteren Reduzierung der Unfallursachen in gewissen Ländern auf ein ganz neues und seltenes Risiko stossen, das wir heute noch nicht kennen. Wir werden jedenfalls nie aufhören, die Risiken weiter zu minimieren.

Sind die von Volvo angekündigten Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit nicht allenfalls ein Argument gegen

den Kauf eines Volvo, sozusagen Spassverderber-Tools?

Das kann schon sein, aber einige der Ursachen, die uns zu diesen Massnahmen veranlassen, sind schon lange bekannt – denken Sie nur an überhöhte Geschwindigkeit. Gleiches gilt für das Fahren in alkoholisiertem oder anderweitig berauschem Zustand. Relativ neu ist die Ablenkung, etwa durch die Verwendung von Handys. Dieses Risiko kennen wir erst seit fünf bis acht Jahren. Und ganz neu ist das Risiko, dass sich aus der Tatsache ergibt, dass sich Autofahrer zu fest auf die Fahrhilfen verlassen. Ähnliches Verhalten stellte sich bei der Einführung des ABS ein.

Glauben Sie nicht, dass die von Ihnen eingeführten Sicherheitssysteme zu stark in die persönliche Freiheit jedes Menschen eingreifen?

Bei oberflächlicher Betrachtung der genannten Risiken sind wir geneigt, diese zugunsten der persönlichen Freiheit zu akzeptieren. Das ist in der Tat die zentrale Güterabwägung. Wenn man aber alle diese Gefahren zusammenfasst, stellen sie genau die Lücke dar, die wir noch schliessen müssen, um das Fahren in einem Volvo absolut sicher zu machen. Wir ergreifen nun drastische Massnah-



«Wir können so Menschenleben retten.»

Henrik Green
Entwicklungschef
Volvo

men zur Minimierung dieser Risiken und eröffnen damit die Diskussion, wie weit Autohersteller gehen sollen, um absolute Sicherheit herzustellen. Fahrfreude ist das eine, aber wir können so Menschenleben retten.

Dennoch gibt es derzeit eine grosse Unsicherheit in Bezug auf die Einhaltung von Geschwindigkeitslimiten, denn ein absolut fehlerfrei agierendes System zur Erkennung von Verkehrsschildern und Tempolimiten gibt es noch nicht. Die Einführung etwa einer Koppelung der Fahrgeschwindigkeit an das erkannte Tempolimit wäre also risikoreich. Hinzu kommt, dass kein Autohersteller auf diese Unsicherheit bei seinen Systemen hinweist.

Ich gehe nicht davon aus, dass sich aus diesem Manko viele Unfälle ergeben; wir haben zumindest in unserer grossen Datenbank keinerlei Daten, die darauf hindeuten würden. Was wir aber in unserer Forschung feststellen, ist die Tatsache, dass die Schaffung eines Komfortsystems rasch dazu führt, dass sich Autofahrer darauf verlassen.

Wie haben Sie das herausgefunden? In Versuchen mit automatisiert fahrenden Autos haben wir den Fahrern gesagt,

dass das System nicht hundertprozentig funktioniert. Dennoch haben die Versuchspersonen sich sofort auf die vollständige Funktionsfähigkeit des Systems verlassen. Einige waren sehr rasch abgelenkt, eine Person ist sogar während der Fahrt eingeschlafen.

Ein weiterer Problemkreis ergibt sich durch die Überwachung der Person am Lenkrad. In den Fahrzeugen soll es Kameras geben, die erkennen lassen, ob eine Person fahrtauglich ist oder nicht. Das klingt nach «Big Brother» und löst Befürchtungen und Begehrlichkeiten bei Behörden und Versicherungsgesellschaften aus. Werden Ihre neuen Sicherheitssysteme abschaltbar sein? Werden die Kameras die Aufnahmen des Fahrers speichern?

Das ist noch offen und dürfte Teil der Diskussion sein, die wir hiermit eröffnen wollen. Wie weit wir gehen wollen beim Aufzwingen von Sicherheit zulasten der persönlichen Freiheit, ist eine zentrale Frage. Was wir aus heutiger Sicht schon sagen können: Wir werden keine Videoaufnahmen aufzeichnen, also speichern. Und wir werden keinerlei Daten ohne das Einverständnis des Fahrers mit Dritten teilen.

Interview: Herbie Schmidt