

E-BIKE

POWERFLOW

pinion

01
MUSKELKRAFT

02
GETRIEBE-
SCHALTUNG

03
E-MOTOR



E-BIKE

» THE RIGHT ORDER

- 01** DIE MUSKELKRAFT FLIESST ZUERST ZUM PINION GETRIEBE - NICHT ZUM E-MOTOR. DER KRAFTEINSATZ BEIM SCHALTEN WIRD VOM FAHRER BESTIMMT - NICHT VON SENSOREN.
- 02** DIE SCHALTUNG WIRD VOM MOTOR NICHT ZUSÄTZLICH BELASTET UND REAGIERT SCHNELL, PRÄZISE UND OHNE VERSCHLEISS AUF JEDEN GANGWECHSEL.
- 03** DER KRAFTFLUSS FÜHRT VOM FAHRER ÜBER DIE SCHALTUNG HIN ZUM E-MOTOR. DIESER VERSTÄRKT DIE ÜBERSETZTE TRETKRAFT, UND SETZT SIE DIREKT AM HINTERRAD IN VORTRIEB UM.

Ein großer Nachteil der E-Bike Systeme mit Mittelmotor ist es, dass die ohnehin filigranen Schaltungskomponenten verstärkten Kräften ausgesetzt sind. Darunter leidet der Schaltkomfort und die Haltbarkeit des Antriebs. Diese enormen Kräfte fördern den Verschleiß des gesamten Antriebs. Vorzeitige Wartungsintervalle sind die Folge.

Die Ideale Reihenfolge ist es daher, die Antriebskraft des Fahrers erst im zentralen Pinion-Getriebe zu übersetzen und erst danach durch einen E-Motor beliebig stark zu verstärken. So wirken keine zusätzlichen Kräfte auf die Getriebe-Technik und jeder einzelne Schaltvorgang bleibt „ungefiltert“ und gleichbleibend präzise durchführbar. Auch bleibt der für Pinion typisch geringe Verschleiß von Kettenrädern, Kette oder Zahnriemen gewährleistet.

» PINION/EU/E-BIKE