

E-Bike- Reparatur- Studie 2021



1963 SINCE
Made in Germany

wertgarantie.de

In Kooperation mit
statista 

 **WERTGARANTIE**[®]
Einfach. Gut. Geschützt.

Inhalt und Vorwort	2
Häufigste Schadenursachen	3
Schadenverteilung: Motoren, Akkus & Displays	7
Maßnahmen zur Sicherung	10
Eigenreparatur vs. Fahrradwerkstatt	12
Wiederkaufwahrscheinlichkeit & Zufriedenheit: Motor, Akku & Display	14
E-Bike-Nutzer	18
Das E-Bike-Ranking	24
Weitere WERTGARANTIE-Studien	25
BikeManager App	26
Herausgeber	27



* Grundlage dieser Studie bildet eine in Zusammenarbeit mit Statista durchgeführte repräsentative Umfrage unter 2.098 Teilnehmern ab 18 Jahren. Der Erhebungszeitraum war vom 14.12.2020 bis 21.01.2021. Ihre Ergebnisse sowie die durch WERTGARANTIE versicherten E-Bikes/Pedelecs dienen als Datenbasis für den Reparatur-Index.

Liebe Leserinnen und Leser,

noch nie wurden so viele E-Fahrräder verkauft wie im Jahr 2020 – laut Statista rund 1,95 Millionen. Wie unsere E-Bike-Studie zeigt, haben auch die Schadenfälle leicht zugenommen. Dabei sind technische Defekte und Unfälle noch immer die Hauptschadenquellen, gegen die sich E-Bike-Besitzer verstärkt mit Versicherungen schützen. Diebstahl macht lediglich 5,8 Prozent der Schäden aus, möglicherweise deswegen, weil Nutzer Ihr kostspieliges Fahrrad effektiv gegen Fremdzugriff sichern. So ist beispielsweise zu beobachten, dass statt einfach zu entfernender Spiralschlösser mehr und mehr stabile Ketten- und Faltschlösser zum Einsatz kommen.

Der E-Bike-Reparatur-Index und die dazugehörige Reparatur-Studie* von WERTGARANTIE liefern viele aufschlussreiche Erkenntnisse hinsichtlich der Schadenanfälligkeit und des Schadenaufwands ausgewählter E-Bikes und Marken. Darüber hinaus beleuchtet diese Studie auch das Reparaturverhalten, wobei deutlich wird, dass der Trend zur Eigenreparatur sich fortsetzt: Fast die Hälfte aller E-Bike-Nutzer setzt einzelne Komponenten selbst instand. Die Bereitschaft zur Komplettreparatur sank hingegen deutlich, stattdessen wird häufiger auf die professionellen Dienste von Fahrradwerkstätten zurückgegriffen. Diese Tatsache ist durchaus positiv zu bewerten, da so die Gefahr unsachgemäßer Eigenreparaturen und daraus folgender sicherheitstechnischer Beeinträchtigungen verringert wird.

Die im Vergleich zum Vorjahr weitaus auffälligsten Veränderungen finden sich definitiv im Bereich des Nutzungsverhaltens. Es gibt einen starken Zuwachs an jungen E-Bike-Fahrern. Zudem wird das E-Bike deutlich mehr für Freizeit und Sport genutzt als zuvor. Die tägliche Nutzung hat abgenommen, dafür ist die mehrmalige Nutzung pro Woche gestiegen. Nicht zuletzt hat sich die Jahresleistung von Strecken bis zu 500 Kilometer zugunsten der Jahresstrecken bis zu 1.000, 2.000 und 5.000 Kilometer verringert. Zusammenfassend kann man das veränderte Nutzungsverhalten bei Pedelecs und E-Bikes wohl deutlich auf die Auswirkungen der Coronapandemie zurückführen.

Wir wünschen Ihnen neue Erkenntnisse beim Lesen dieser Studie!

Marco Brandt
Bereichsleiter Digital Business

Schadendaten:

Häufigste Schadenursachen

Nahezu ein Viertel aller E-Bike-Schäden beruht auf technischen Problemen, die vor allem durch Akku und Motor verursacht werden. Es gibt viele mögliche Gründe hierfür, ob fehlerhafte Fertigung, unsachgemäße Eigenreparatur und Handhabung oder mangelnde Wartung. Während motor- und displaybedingte technische Probleme im Vorjahresvergleich leicht zunahmen, zeigte sich der Akku hingegen deutlich robuster. Mögliche Ursache hierfür: E-Bikes samt Akku stehen nachts häufiger witterungsgeschützt im Innenraum. Zudem werden Akkus verstärkt im Rahmen integriert und sind daher generell besser vor Defekten geschützt.

Das spielt auch bei Unfällen eine Rolle, die 16,4 Prozent aller Schäden verursachen: Unfallbedingte Defekte am Akku sanken um 7,7 Prozent, der Lenker ist mit 39,5 Prozent somit die am stärksten betroffene Komponente. Auch der Motor zeigt mit 7,9 Prozent weniger Unfallschäden als zuvor, möglicherweise deswegen, weil der Trend zum bei Auffahrunfällen weniger gefährdeten Mittelmotor geht.

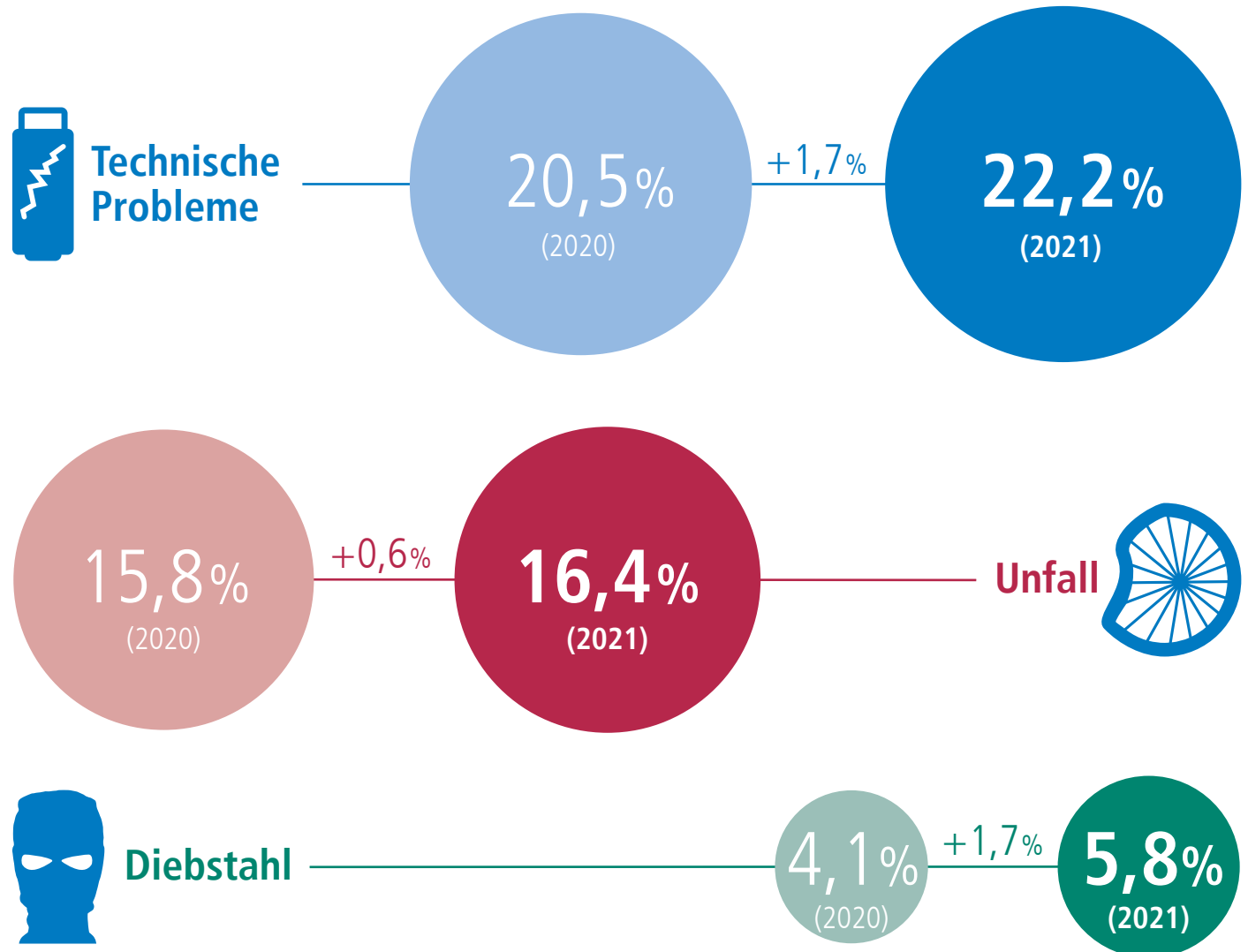
Die Angst vor Fahrraddiebstahl ist weit verbreitet, trotz leichten Anstiegs macht dieser jedoch nur 5,8 Prozent der Gesamtschäden aus. Das verdeutlicht die Relevanz, E-Bikes vor technischen und unfallbedingten Schäden zu schützen, wobei natürlich auch die Diebstahlsicherung wichtig bleibt. Insgesamt werden E-Bikes scheinbar noch besser geschützt als zuvor, denn es wurden 3,1 Prozent weniger Komplettäder entwendet. Allerdings stieg der „Komponentenklaue“ auf 48,2 %, was verdeutlicht, dass insbesondere der kostspielige Akku effektiv gegen Fremdzugriff geschützt werden sollte.

Schadenverursacher beim E-Bike Technische Probleme überwiegen

Nach wie vor sind technische Probleme und Unfälle die größten Schadenquellen, Diebstahlschäden sind mit 5,8 % deutlich seltener.

› n = 2.098 (2021)

› Mehrfachnennung möglich



Betroffene Komponenten bei technischen Defekten

Akku technisch weniger gefährdet als im Vorjahr

Technische Defekte machen 22 % der Gesamtschäden aus. Zwar sind Akkus hier die Nummer 1 bei technischen Defekten, ihr Anteil ist jedoch im Vergleich zum Vorjahr um 4,9 % gesunken. Ebenfalls störanfällig: Motor und Display.

› n = 466 (2021)

› Mehrfachnennung möglich



Akku

43,8%
(2021)

-4,9%

48,7%
(2020)



Motor

38,2%
(2021)

+0,9%

37,3%
(2020)



Display

27,7%
(2021)

+0,6%

27,1%
(2020)

:: Sonstiges

17,6%
(2021)

+1,1%

16,5%
(2020)

Unfallschäden beim E-Bike

Lenker am stärksten von Unfällen betroffen

16,4 % aller Schäden werden durch Unfälle verursacht, zu 39,5 % wird dabei der Lenker beeinträchtigt, gefolgt von Akku und Display mit 36,6 % bzw. 33,1 %.

› n = 271 (2021)

› Mehrfachnennung möglich

Akku

36,6% (2021)

vs. 44,3% (2020)

Felge/Speiche

24,7% (2021)

vs. 24,0% (2020)

Display

33,1% (2021)

vs. 32,5% (2020)

Gabel/ Federg.

21,5% (2021)

vs. 18,5% (2020)

Lenker

39,5% (2021)

vs. 35,8% (2020)

Beleuchtung

20,6% (2021)

vs. 17,7% (2020)

Reifen

27,0% (2021)

vs. 23,2% (2020)

Motor

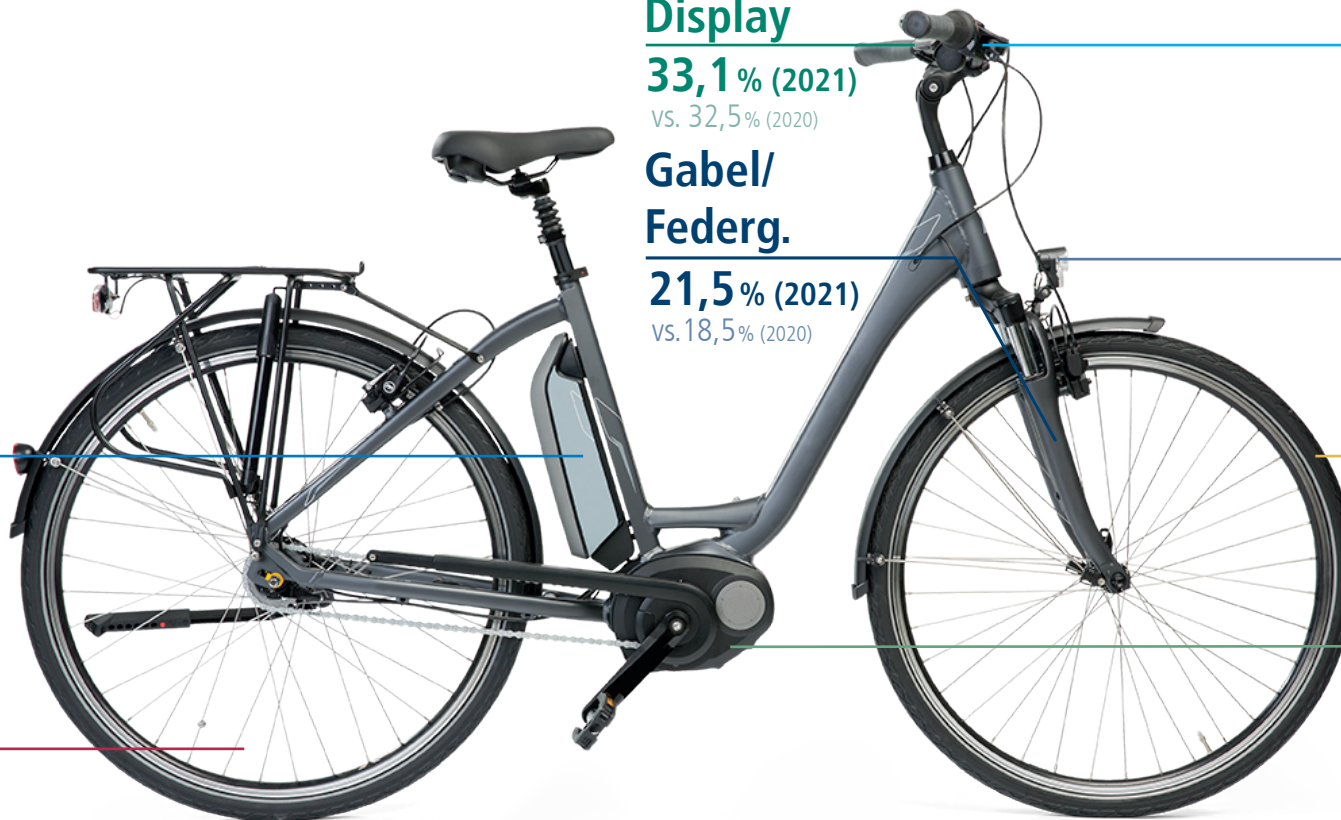
26,5% (2021)

vs. 34,3% (2020)

Sonstiges

8,7% (2021)

vs. 8,9% (2020)



Diebstahlhäufigkeit beim E-Bike

Teilediebstahl nimmt deutlich zu

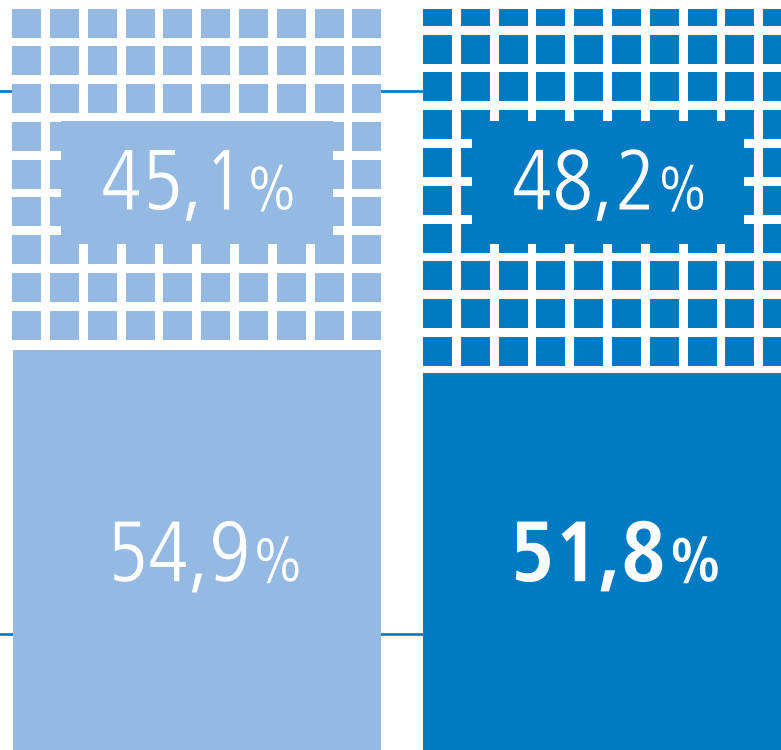
Fahrraddiebstahl verursacht insgesamt 5,8 % aller Schäden. Dabei waren Komponenten mit 48,2 % bei Langfingern deutlich beliebter im Vorjahr, allerdings nahm mit 51,8 % auch der Komplett Diebstahl von E-Bikes zu.



Einzelne Teile
des E-Bikes
wurden
gestohlen.



Das E-Bike
wurde gestohlen.



2020

2021

› n = 85 (2021)



Schadenverteilung:

Motoren, Akkus & Displays

Erst durch Motor, Akku und Display wird ein Fahrrad zum E-Bike – und das macht die Betrachtung der Schadenverteilung bei diesen Komponenten so interessant. Berücksichtigt wurden hier Schäden durch Unfälle sowie durch technische Defekte.

Wie häufig Schäden auftreten, hängt maßgeblich vom jeweiligen Modell der Komponente ab, insbesondere Motoren und Akkus weisen bei der Schadenanfälligkeit eine große Bandbreite auf. So verzeichnet der E-Bike-Motor Yamaha PW-ST nur zu 4,3 Prozent Schäden. Auch die Motoren Giant SyncDrive Sport, Bosch Performance Line, Fischer Silent Drive und Bosch Active Line Plus sind robust. Anders der Brose Drive S Mag Mittelmotor und der Shimano Steps E6100: Beide Modelle haben eine Schadenhäufigkeit von über 40 Prozent. Ähnlich divergent zeigen sich die Akkus. Spitzenreiter Panasonic SF-06-S ist nur zu 4 Prozent schadhaft, gefolgt von GIANT EnergyPak 500 und Yamaha Lithium Ionen mit Defekten deutlich unter 10 Prozent. Beim Shimano BT-E8010 liegt die Schadenhäufigkeit hingegen schon bei 24,1 Prozent. Noch schlechter sieht es beim Shimano Steps BT-E8014 aus: 65 Prozent erleiden Schäden, gleichermaßen durch technische Probleme und Unfälle.

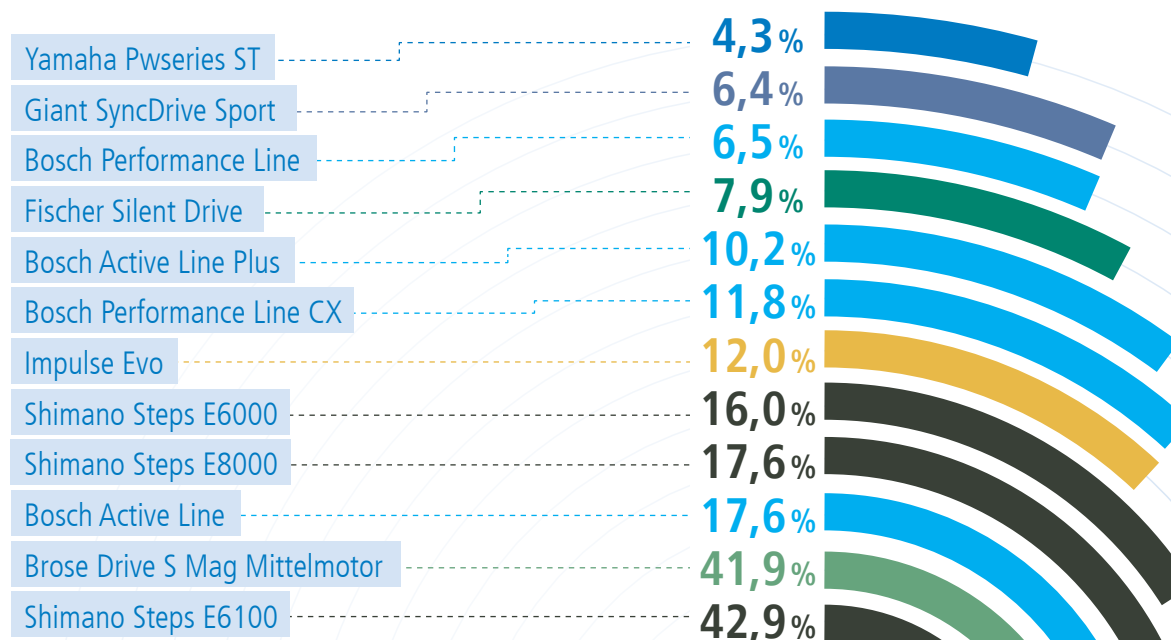
Weniger ausgeprägt aber dennoch eindeutig ist die Schadenhäufigkeit bei E-Bike-Displays. Bestens bewertet: Bosch Kiox mit 1,8 Prozent Schäden, im Mittelfeld Shimano SC-E6100 und Bosch Purion mit 8,0 bzw. 9,1 Prozent defekten Geräten. Shimano muss erneut Federn lassen, sein Display SC-E7000 zeigt mit 21,9 Prozent deutliche Schwächen.

Schadenverteilung bei E-Bike-Motoren

Überzeugend robust: Yamaha Pwseries ST

Mit nur 4,3 % schadhafter Motoren kann das japanische Modell punkten, auch einige Motoren von Giant, Bosch und Fischer sind sehr verlässlich. Deutlich anfälliger: Brose Drive S Mag Mittelmotor und Shimano Steps E6100 mit jeweils über 40 %.

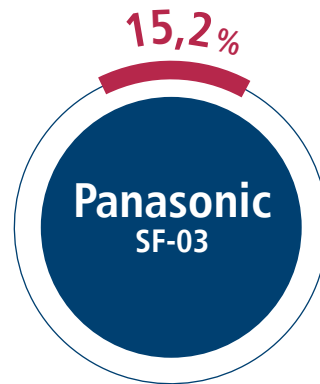
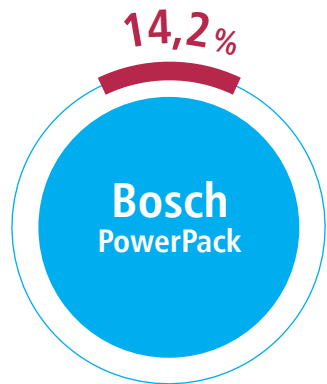
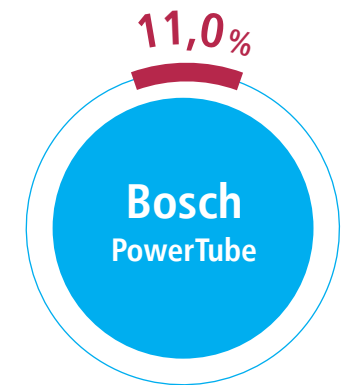
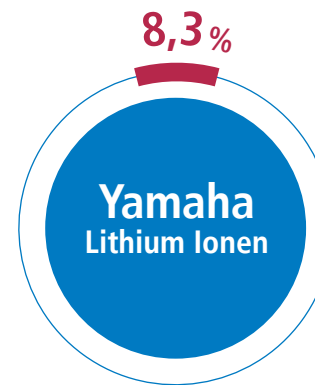
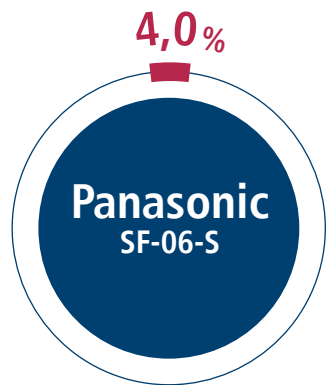
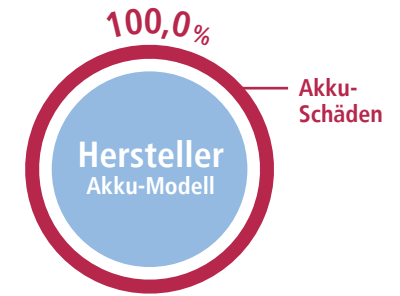
► **Mindesturteile pro Motor: 20**



Schadenverteilung bei E-Bike-Akkus

Panasonic SF-06-S ist herausragend stabil

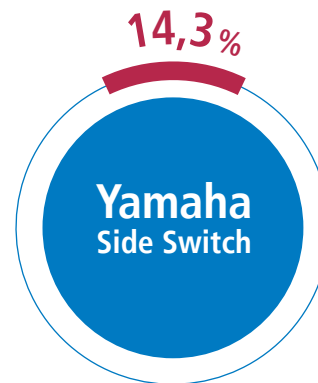
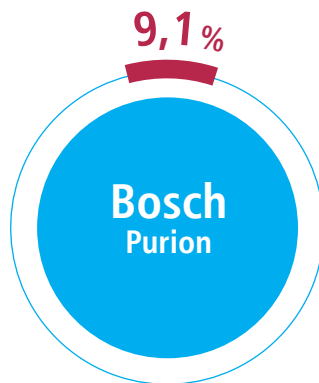
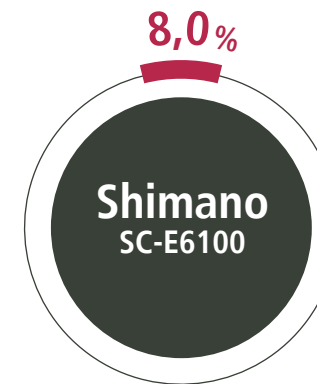
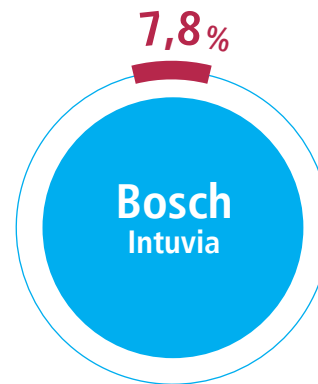
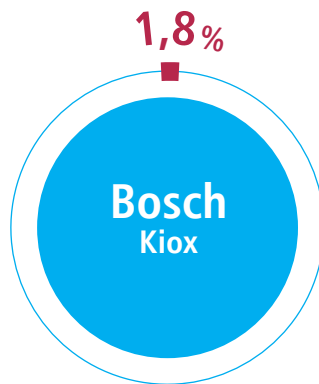
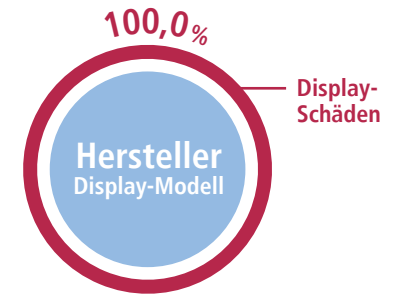
Mit einer Schadenhäufigkeit von nur 4 % sind diese Akkus sehr robust, auch GIANT EnergyPak 500 und Yamaha Lithium Ionen überzeugen. Extrem anfällig: Shimano Steps BT-E8014 mit 65,0 %.



▶ Mindesturteile pro Akku: 20

Schadenverteilung bei E-Bike-Displays
Bosch Kiox klare Nummer 1

Mit nur 1,8 % Schadenanteil zeigt sich dieses Display ausgesprochen robust. Erneutes Schlusslicht: Shimano SC-E-7000 mit 21,9 %.



Maßnahmen zur Sicherung

Die Bereitschaft, das E-Bike so gut wie möglich vor Fremdzugriff und Schäden zu schützen, ist so groß wie nie zuvor: Nahezu alle befragten E-Biker greifen auf Sicherungsmaßnahmen zurück. 1,1 Prozent tun das nicht, wobei es sich dabei höchstwahrscheinlich um MTB- oder Rennradfahrer handeln dürfte, die ihr E-Bike lediglich als Sportgerät einsetzen, das ohnehin nicht unbeaufsichtigt bleibt.

Der generelle Trend geht zu hochwertigen Schlössern: Allein 43,2 Prozent der Nutzer verlassen sich auf das bewährte Kettenschloss. Bügelschlösser sind leicht in der Gunst gesunken, vermutlich, weil sie beim Anschließen an feste Gegenstände weniger flexibel und zudem recht schwer sind. Darauf deutet auch die Tatsache hin, dass die ebenfalls sicheren, aber deutlich flexibleren Faltschlösser zu 3,8 Prozent häufiger genutzt werden als im Vorjahr. Das wenig sichere Spiralschloss hingegen wird nur noch von 19,1 Prozent der E-Bike-Besitzer verwendet. Auch der Wunsch, sich gegen technische Defekte und Unfälle abzusichern, hat signifikant zugenommen: Mittlerweile verfügen 36,8 Prozent über eine entsprechende Versicherung.

Darüber hinaus wird das E-Bike nachts häufiger als im Vorjahr sicher im Innenraum untergebracht, genauer gesagt von 91,5 Prozent der Nutzer. Zudem wird der Akku, der zu den teuersten Komponenten des E-Bikes gehört, im Vorjahresvergleich deutlich öfter entfernt und mitgenommen. 42,9 Prozent belassen den Akku am E-Bike, wobei hier zu bedenken ist, dass immer mehr Akkus im Rahmen integriert und somit automatisch vor Diebstahl geschützt sind.

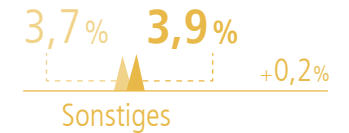
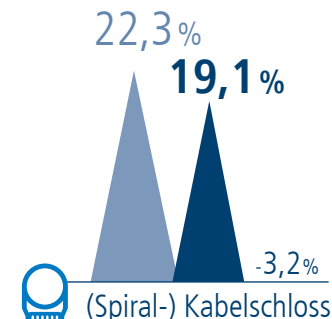
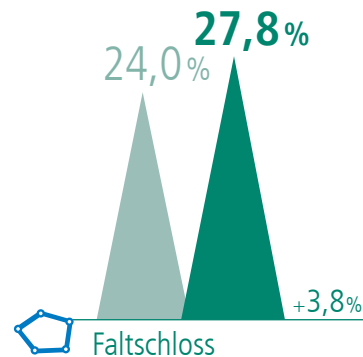
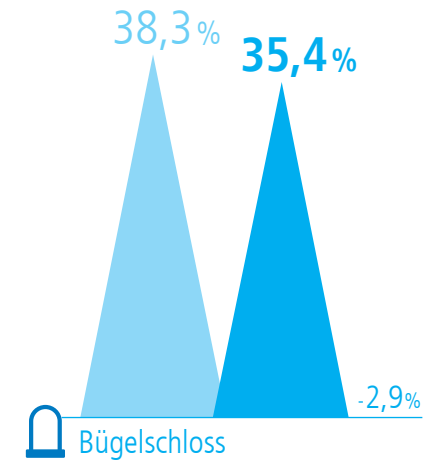
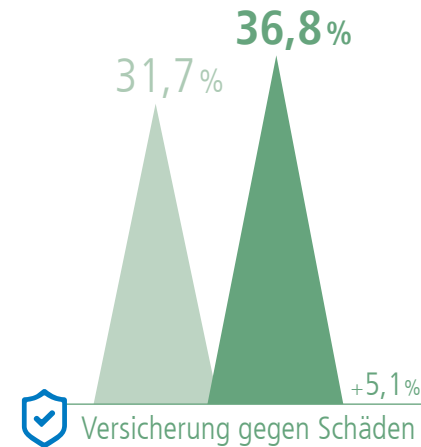
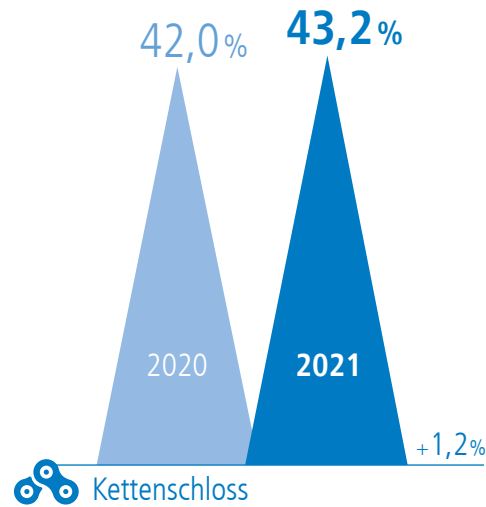
Sicherung des E-Bikes

Besonders beliebt: hochwertige Schlösser und Versicherung

Nutzer vertrauen zunehmend auf solide Ketten- bzw. Faltschlösser. Zudem wurden deutlich mehr Versicherungen gegen Schäden abgeschlossen. Im Abwind: Spiralschlösser.

▶ n = 2.098 (2021)

▶ Mehrfachnennung möglich



Reparaturverhalten:

Eigenreparatur vs. Fahrradwerkstatt

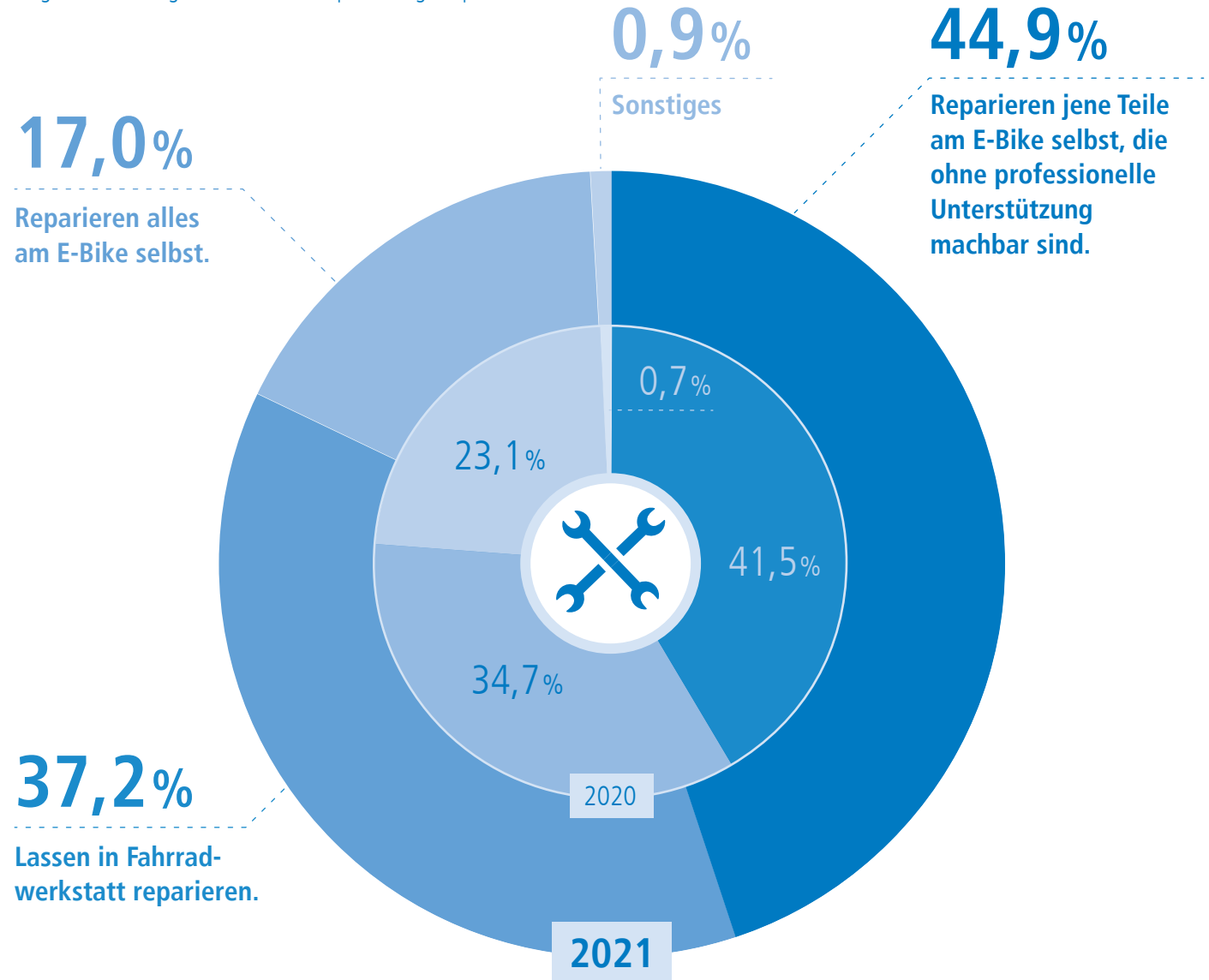
Die Bereitschaft, im Falle eines Defekts selbst Hand anzulegen, ist nach wie vor hoch. 44,9 Prozent, also fast die Hälfte aller Nutzer, repariert E-Bike-Komponenten so weit wie möglich selbst. Gesunken hingegen ist die Zahl derjenigen, die ihr E-Bike komplett selbst instand setzen: Nur noch 17 Prozent und damit 6,1 Prozent weniger als im Vorjahr, verzichten vollständig auf professionelle Unterstützung. Fast drei Viertel dieser Gruppe ist männlich und zum Großteil (50,6 Prozent) zwischen 30 und 39 Jahre alt. Allerdings stellen Frauen bis 29 Jahre mit 55,9 Prozent den Rekord in puncto komplette Eigenreparatur auf.

Ein Grund für die gesunkenen Zahlen hinsichtlich einer kompletten Eigenreparatur könnte die Tatsache sein, dass E-Bike-Komponenten wie der Akku häufiger fest integriert und damit schwerer zugänglich sind, bzw. dass für eine Reparatur zusätzliche Spezialwerkzeuge benötigt werden. Zugenommen hat hingegen der Wunsch nach professioneller Instandsetzung: 37,2 Prozent der Befragten nutzen im Schadenfall die Dienste einer Fahrradwerkstatt; 2,5 Prozent mehr als im Vorjahr.

Wie werden Schäden repariert? Fahrradwerkstätten stärker gefragt

Mit 44,9 % reparieren viele Nutzer ihr Rad teilweise selbst, 37,2 % setzen auf professionelle Instandsetzung, Tendenz steigend. Rückläufig: der Trend zur kompletten Eigenreparatur.

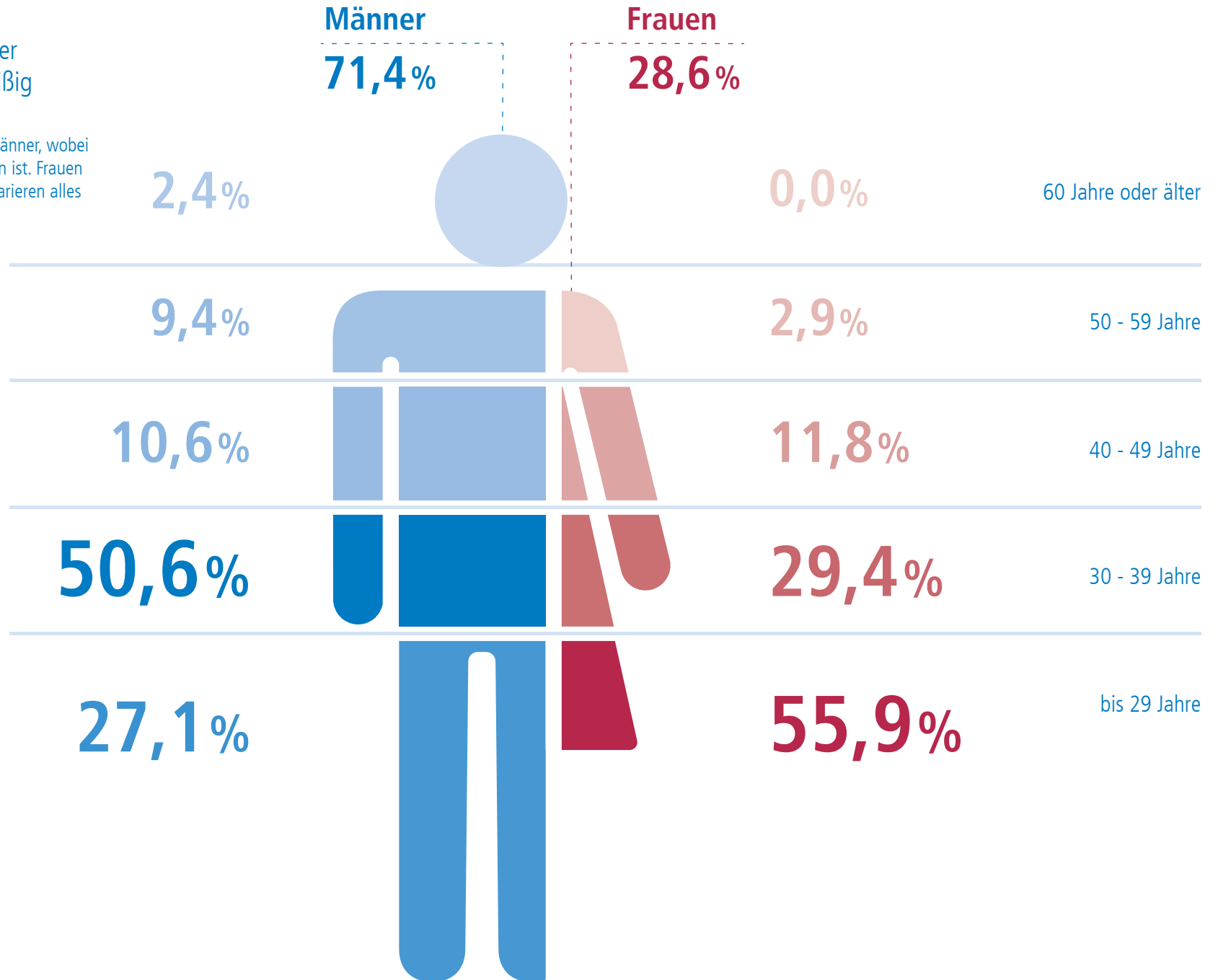
n = 699 (2021)



Komplette Eigenreparatur

Am reparaturfreudigsten: Männer allgemein und Frauen unter dreißig

Fast drei Viertel der Eigenreparateure sind Männer, wobei die Gruppe zwischen 30 und 39 am aktivsten ist. Frauen bis 29 erzielen den Spitzenwert: 55,9 % reparieren alles am E-Bike selbst.



Wiederkaufwahrscheinlichkeit
und Zufriedenheit:

Motor, Akku & Display

Kein Wert drückt die Zufriedenheit der Nutzer mit ihrer E-Bike-Marke so nachdrücklich aus wie die Wiederkaufwahrscheinlichkeit: Unter den zehn besten Herstellern liegt Riese & Müller mit 93,8 Prozent auf Platz 1, gefolgt von Stevens und KTM mit 91,7 bzw. 87,2 Prozent.

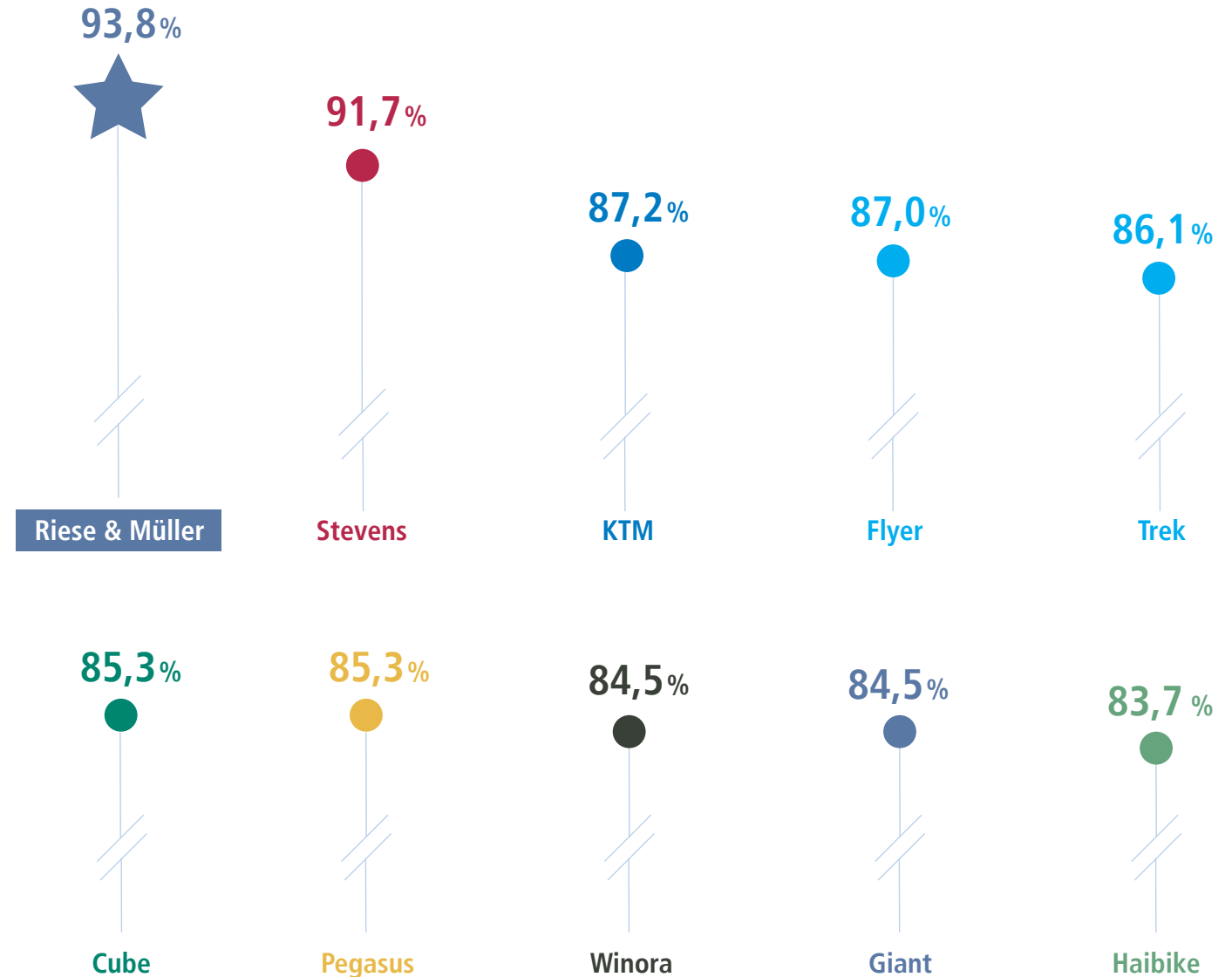
Gesondert untersucht wurde die Zufriedenheit mit den Komponenten Motor, Akku und Display.

Platz 1 der Motor-Bewertung erzielten Gazelle Arroyo C7 HMS (2017) und das Damen-Modell des Diamant Achat Deluxe+ (2019) mit 88 Prozent. Am wenigsten Kundentreue hat hier das Bergamont E-Contrail 6.0 Plus (2018) mit nur 69 Prozent zu erwarten.

In puncto Akku-Reichweite kann sich dieses Bergamont-Modell hingegen rehabilitieren: Mit 83,3 Prozent Wiederkaufwahrscheinlichkeit liegt es auf Platz 2. Diamant Achat Deluxe+ und Gazelle Arroyo C7 HMS können erneut punkten und befinden sich auf Platz 1 und 3. Alle drei Modelle sind häufig mit Akkus von Bosch ausgestattet, die von Befragten dieser Studie in der Regel als qualitativ hochwertig eingeschätzt wurden. Deutlich schlechter schneiden Modelle von Fischer, Cube und Bianchi ab. Dem Bianchi E-SUV Rally (2020) würden sogar nur 77,1 Prozent der Nutzer die Treue halten. Ein möglicher Grund für die Akku-Unzufriedenheit: Dieses E-Mountainbike benötigt bei Geländefahrten eine relativ hohe Akku-Leistung. Das verringert die tatsächliche Reichweite enorm – und steht häufig im Widerspruch zu den Herstellerangaben, welche Distanz mit einer Akkuladung erzielt werden kann.

Wiederkaufwahrscheinlichkeit nach Hersteller / Top 10 Riese & Müller am überzeugendsten

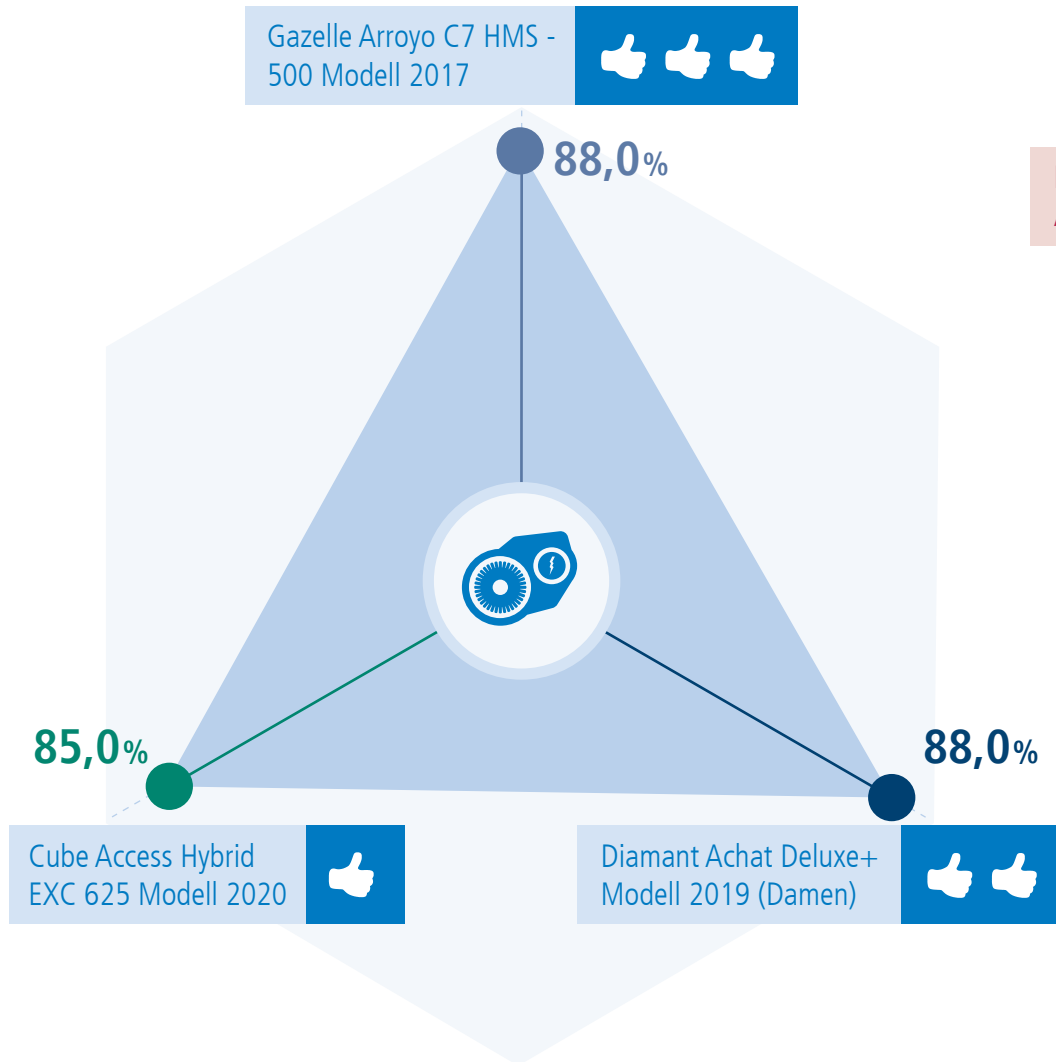
Fast 94 % der Nutzer würden sich erneut ein E-Bike dieses Unternehmens kaufen, aber auch die Zufriedenheit mit Stevens, KTM und vielen weiteren Herstellern ist hoch.



Top 3: Zufriedenheit mit dem Motor

Doppelspitze: Diamant und Gazelle

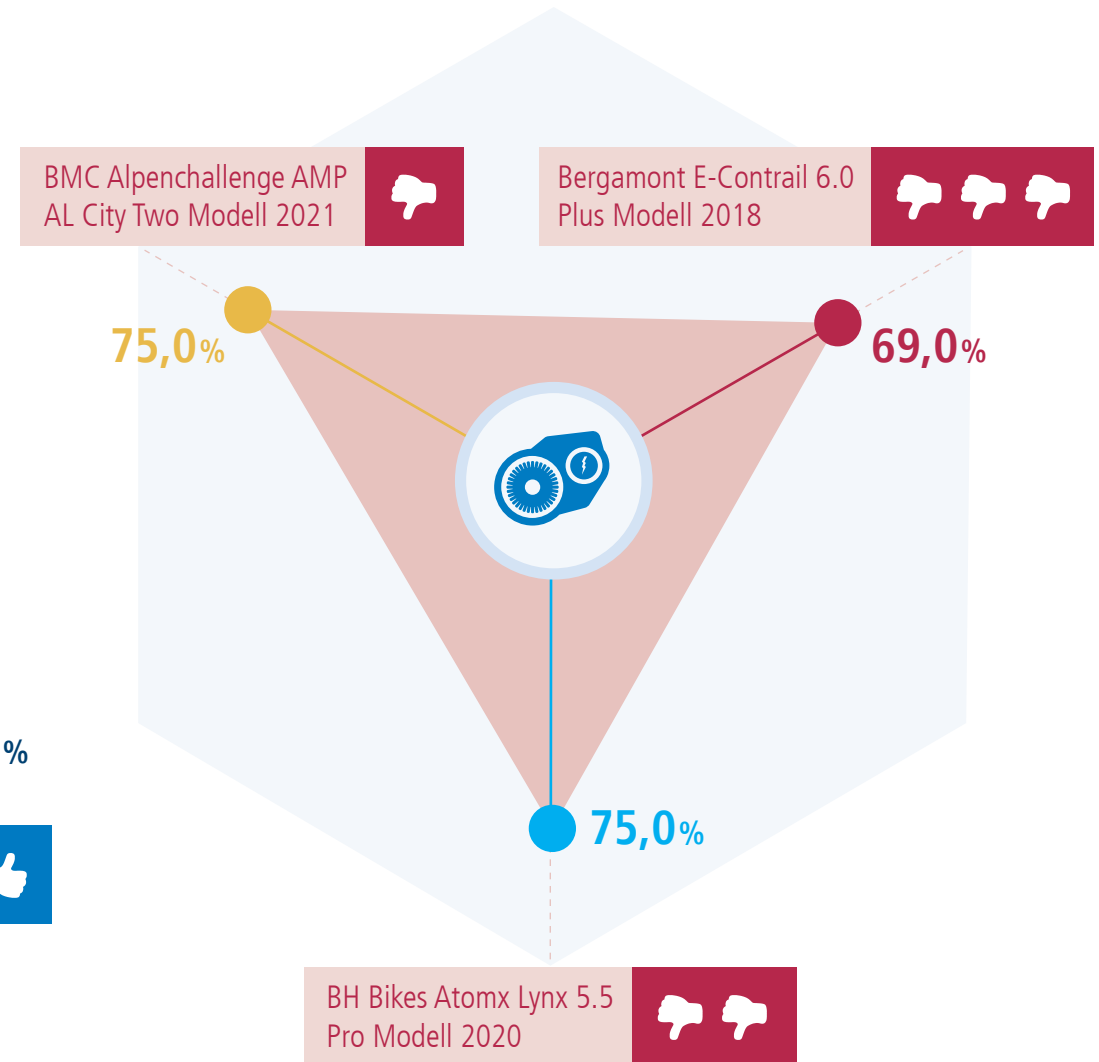
Mit 88 % motorbezogener Kundenzufriedenheit punkten Diamant Achat Deluxe+ und Gazelle Arroyo C7 HMS - 500. Ebenfalls gut benotet: das Cube Access Hybrid EXC 625 mit 85 %.



Flop 3: Zufriedenheit mit dem Motor

Enttäuschende Ergebnisse für Bergamont

Nur 69 % der Nutzer sehen ihre Erwartungen an den Motor des Bergamont E-Contrail 6.0 Plus erfüllt. Auch BMC Alpenchallenge AMP AL City Two und BH Bikes Atomx Lynx 5.5 überzeugen hier nicht.



Top 3: Zufriedenheit mit der Akku-Reichweite

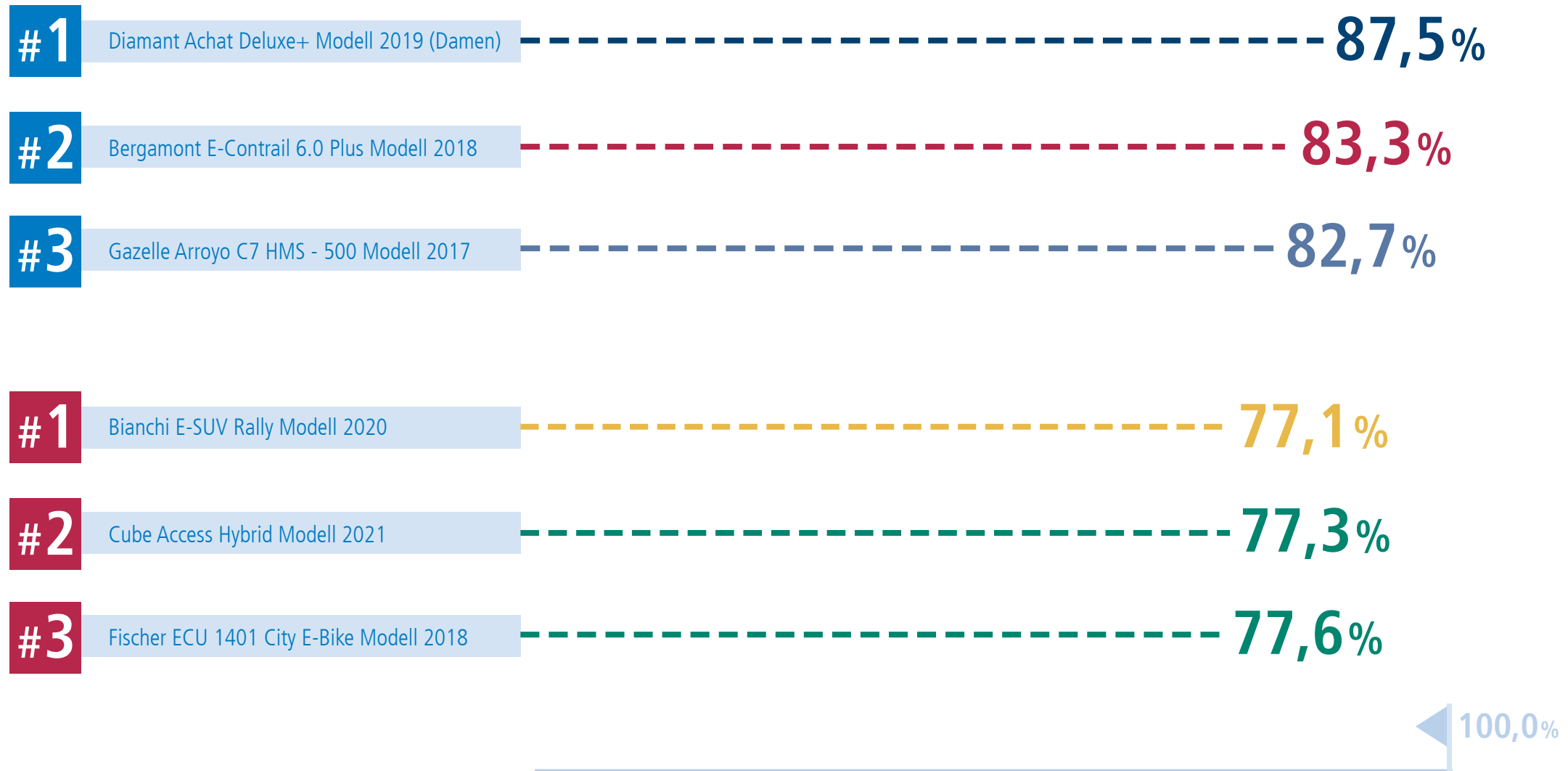
Diamant macht Meter

Das Damen-Modell von Diamant Achat Deluxe+ beeindruckt in puncto Reichweite 87,5 % der Nutzer, gefolgt von Bergamont E-Contrail 6.0 Plus und Gazelle Arroyo C7 HMS - 500.

Flop 3: Zufriedenheit mit der Akku-Reichweite

Wenig überzeugend: Bianchi, Cube und Fischer

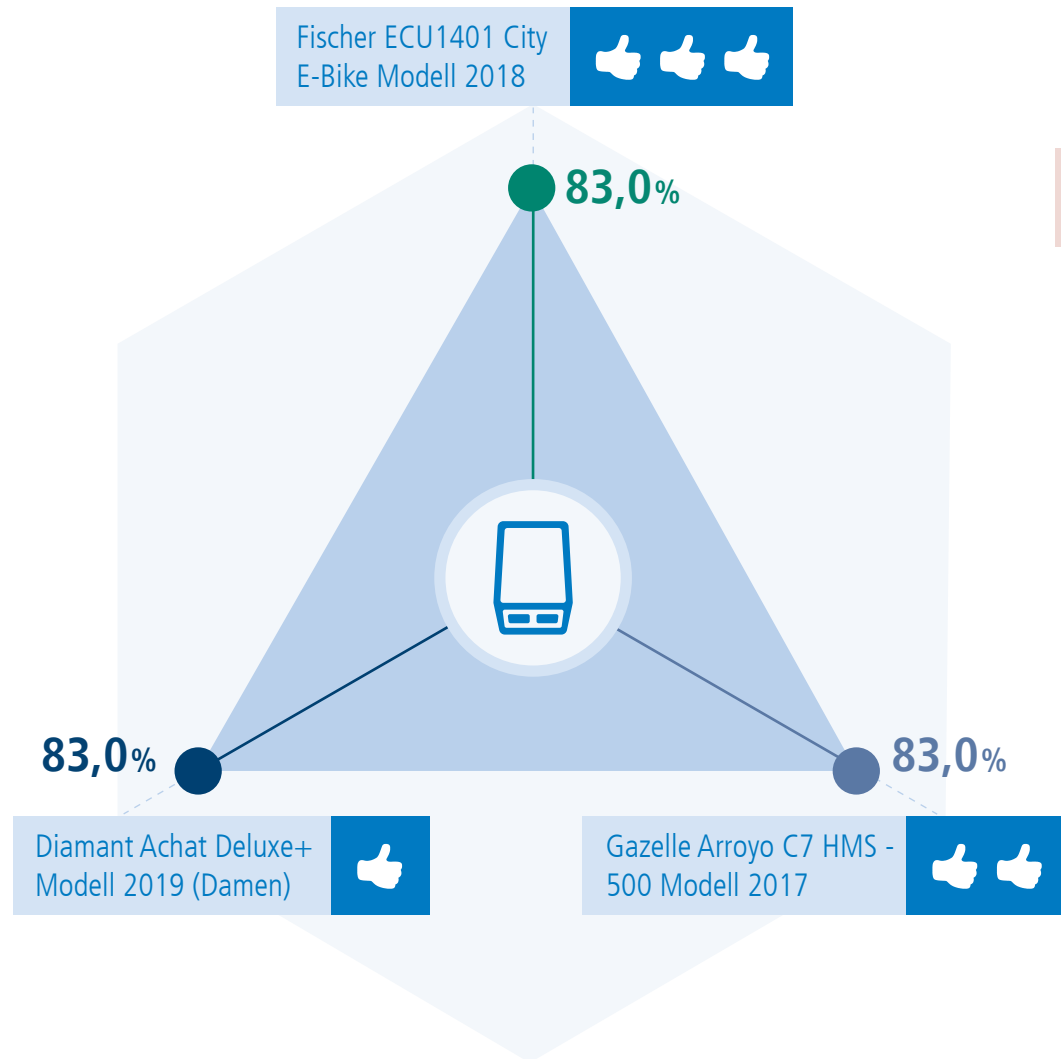
Mit ca. 77 % konnte die Reichweite des Bianchi E-SUV Rally, des Cube Access Hybrid und des Fischer ECU 1401 City E-Bike nur gut drei Viertel der Nutzer zufriedenstellen.



Top 3: Zufriedenheit mit dem Display

Fischer, Diamant und Gazelle ganz vorn

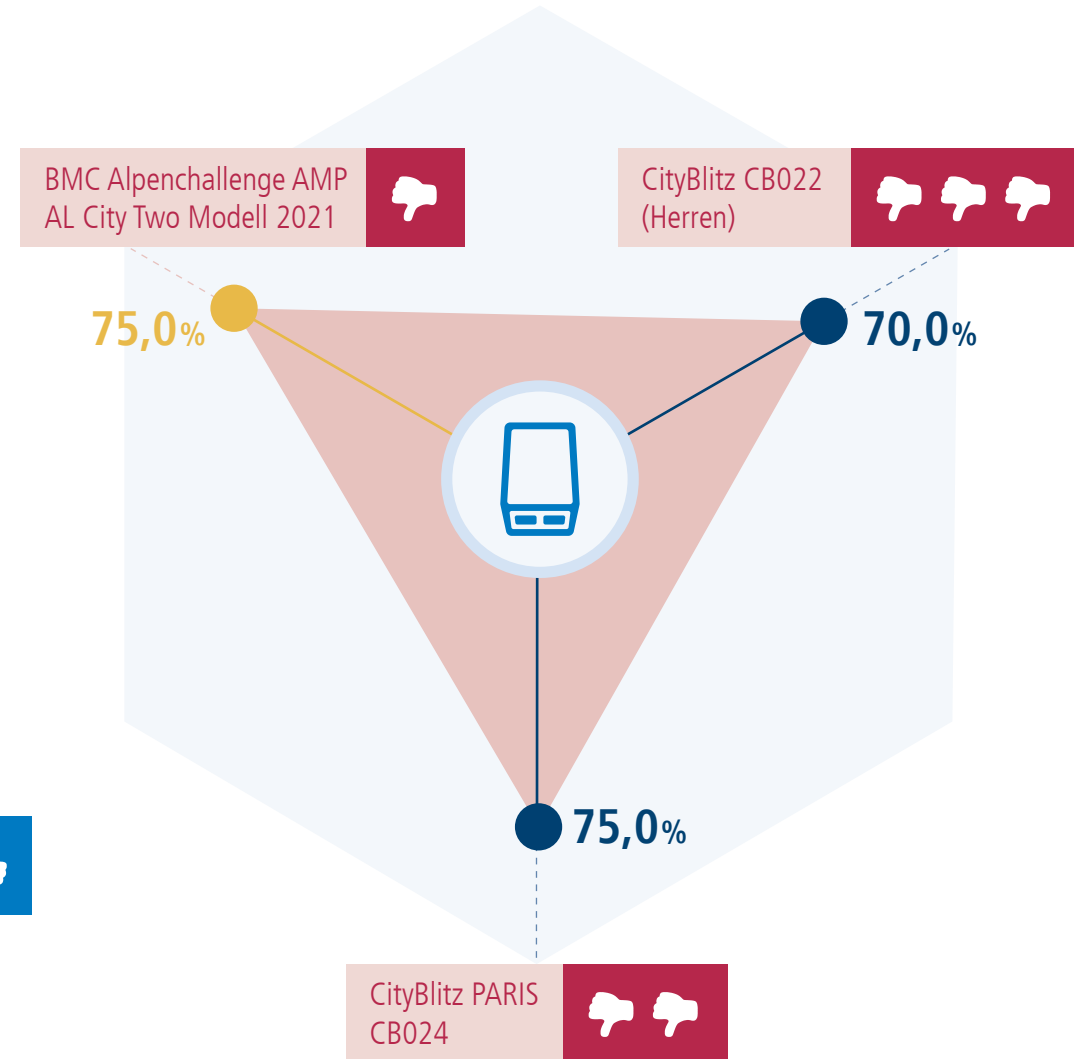
Neben den Dauergewinnern Diamant Achat Deluxe+ und Gazelle Arroyo C7 HMS - 500 liegt hier auch das Display des Fischer ECU 1401 City E-Bike an der Spitze. Alle drei Hersteller würden zu 83 % erneut gekauft werden.



Flop 3: Zufriedenheit mit dem Display

CityBlitz ist Schlusslicht

Lediglich 70 % der Nutzer schätzen das Display des Herren-CityBlitz CB022. Auch CityBlitz PARIS CB024 BMC und Alpenchallenge AMP AL City Two Modell 2021 kommen hier nur auf 75 % positiver Stimmen.



Im Fokus:

E-Bike-Nutzer

Bei den Ergebnissen der Befragung zu E-Bike-Nutzern gab es im Vergleich zum Vorjahr etliche teils auffällige Veränderungen. So hat sich beispielsweise die Geschlechterverteilung von E-Bike-Fahrern um fast 5 Prozent verschoben, sodass der Männeranteil jetzt bei 58,4 Prozent liegt. Die Umfrageteilnehmer sind hinsichtlich der Altersstruktur breit aufgestellt, wobei über ein Viertel der Nutzer zwischen 30 und 39 Jahre alt ist. Bemerkenswert ist der Zuwachs der Altersgruppe unter 29: Mit einem Plus von 5,8 Prozent bildet diese nun die zweitstärkste Fraktion. Hier lässt sich vermuten, dass auch jüngere Menschen angesichts der Beschränkungen durch Corona einen Ausgleich im Fahrradfahren suchen.

Für diese These spricht auch die Tatsache, dass sich die E-Bike-Nutzung bei über 80 Prozent der Befragten im Bereich Freizeit / Spaß abspielt. Als Sportgerät kommt das E-Bike mittlerweile bei 68,6 Prozent zum Einsatz, das entspricht im Vorjahresvergleich einem Plus von 7,2 Prozent.

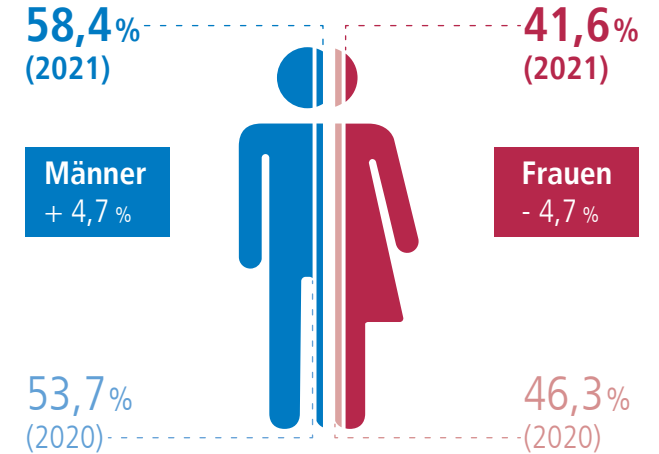
Zur Nutzungshäufigkeit: Weit über die Hälfte der Befragten nutzt das E-Bike mehrmals in der Woche, täglich fährt jedoch nur noch jeder Fünfte. Auch hier könnte ein Zusammenhang zur aktuellen Lage bestehen, weil für etliche der Arbeitsweg durch den Verbleib im Homeoffice entfällt. Das würde auch erklären, warum die bislang am stärksten vertretene jährliche Distanz von bis zu 500 Kilometern um 6,3 Prozent zurückgegangen ist und nun auf Platz 3 liegt. Über 30 Prozent der Befragten fahren mittlerweile jährlich bis zu 1.000, ein gutes Viertel sogar über 2.000 Kilometer.

E-Bike-Nutzer / Geschlecht

Männeranteil hat deutlich zugenommen

Mittlerweile ist ein Großteil der E-Biker männlich. Der Frauenanteil liegt bei 41,6 %, im Vorjahr waren E-Biker noch zu 46,3 % weiblichen Geschlechts.

▶ n = 2.098 (2021)

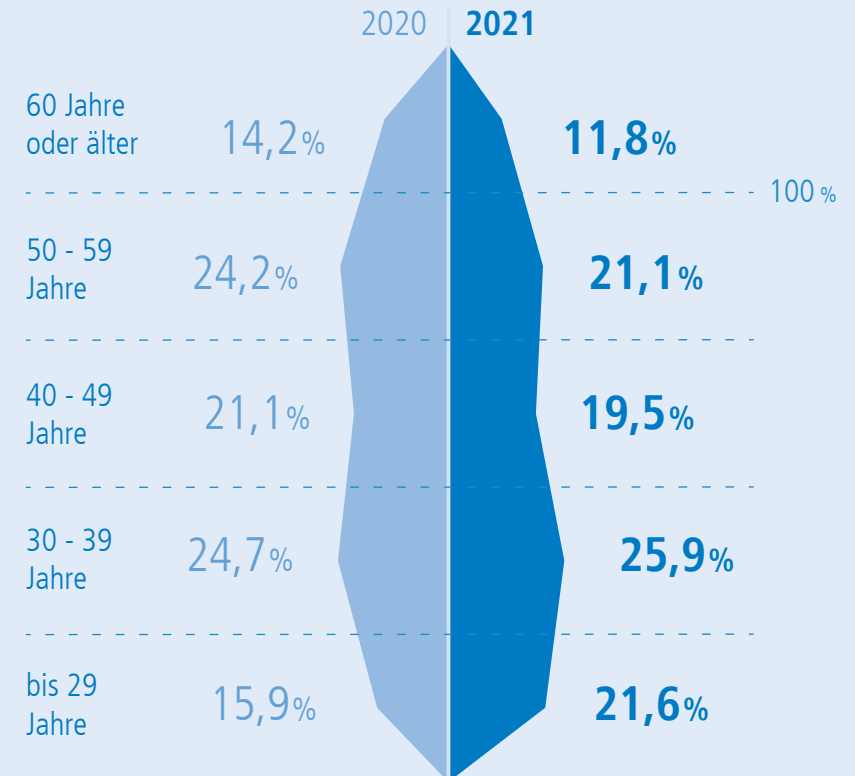


E-Bike-Nutzer / Alter

Fast die Hälfte aller befragten Fahrer ist unter 40

Mit 25,9 % ist die Altersgruppe 30 – 39 Jahre am stärksten vertreten. Auffällig: Die Zahl der Fahrer unter 29 nahm um deutliche 5,8 % zu, die jener über 50 ist hingegen gesunken.

▶ n = 2.098 (2021)



Wozu wird das E-Bike genutzt?

Steigende Relevanz in puncto Sport und Freizeit

Von 81,1 % wird das E-Bike als Freizeitbeschäftigung verwendet.
Als Sportgerät nutzen es sogar 7,8 % mehr Fahrer als im Vorjahr.
Für Radreise bzw. Urlaub kommt es nur mit 29,5 % zum Einsatz.

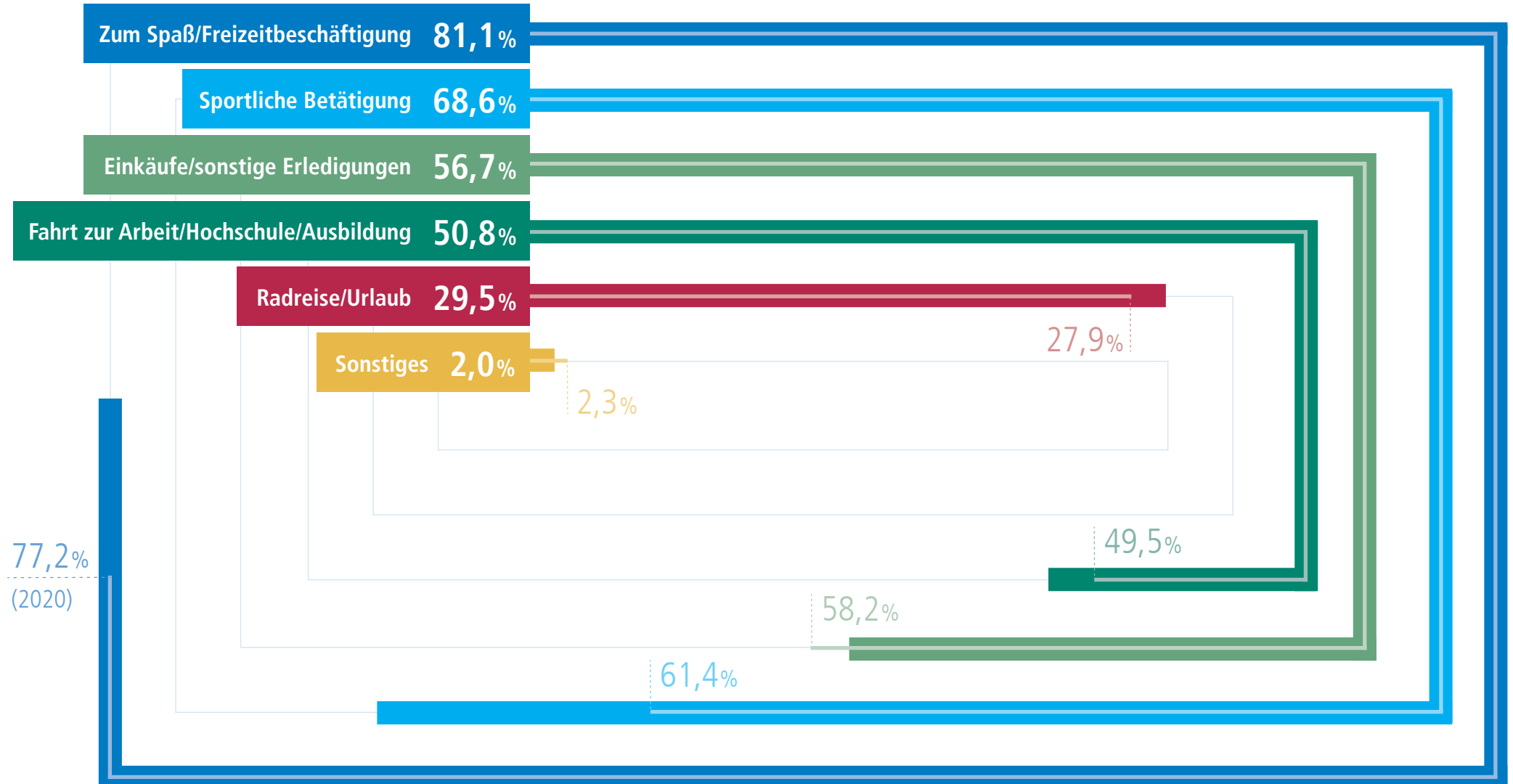
Nutzung 2021

2020

100,0 %

n = 2.098 (2021)

Mehrfachnennung möglich

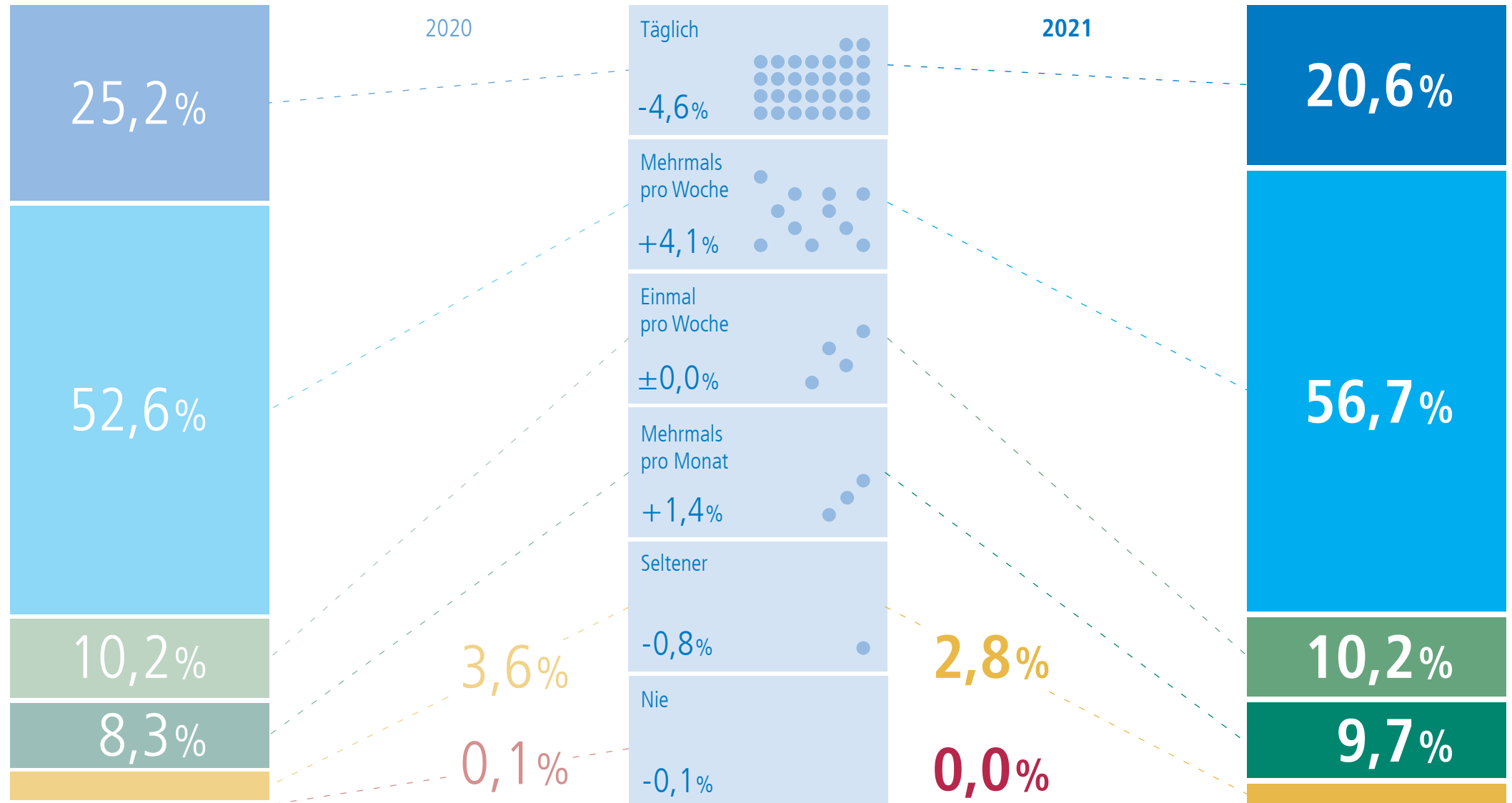


Wie oft wird das E-Bike genutzt?

Täglicher Einsatz rückläufig

Ein Großteil der Befragten (56,7 %) fährt mehrmals pro Woche, nur noch jeder Fünfte nutzt sein E-Bike zurzeit täglich – 4,6 % weniger als im Vorjahr.

▶ n = 2.098 (2021)

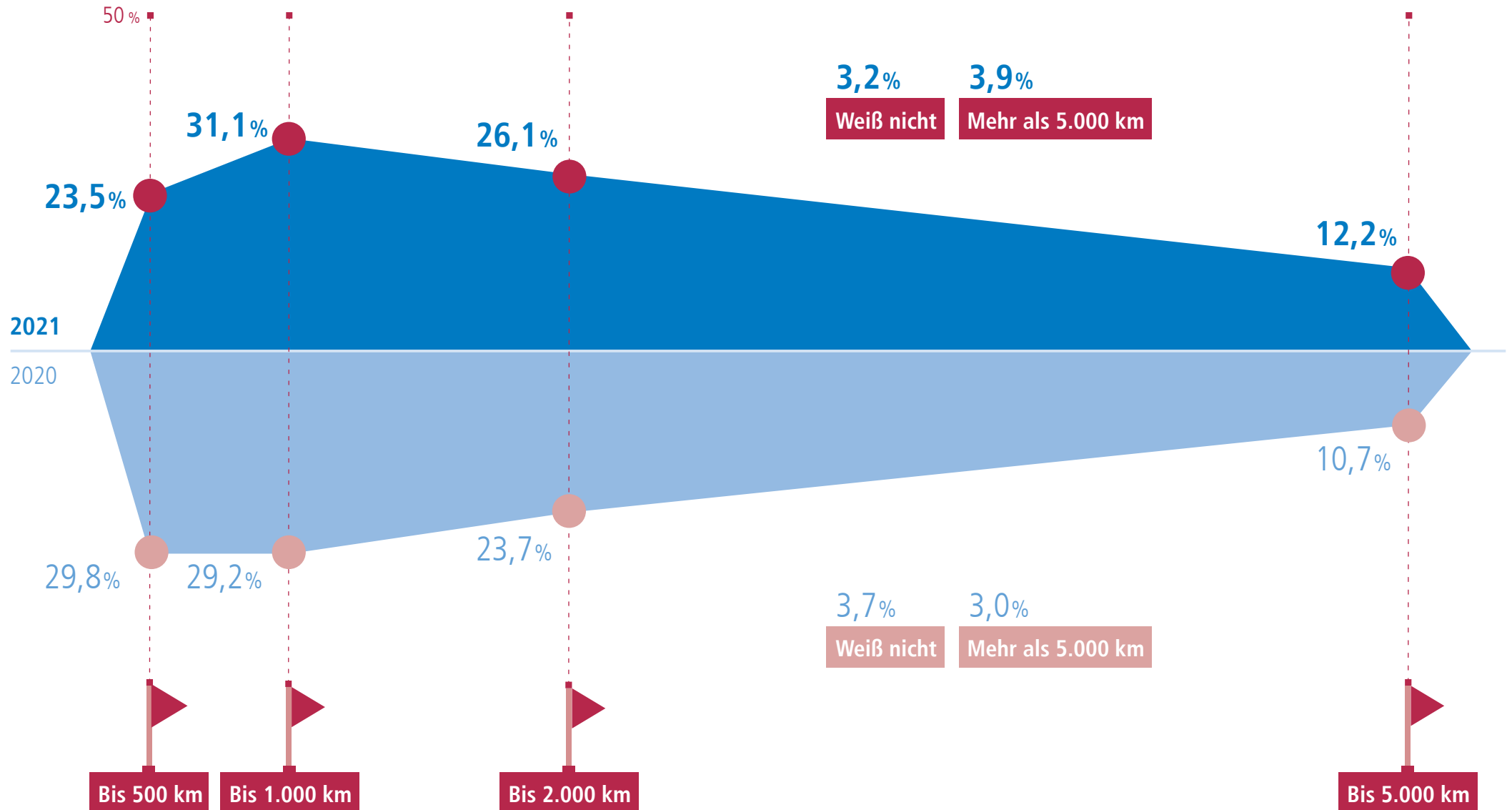


Jährlich zurückgelegte Strecken:

Nahezu ein Viertel fährt bis zu 2.000 Kilometer

Ein Großteil der Nutzer bringt es auf jährlich 1.000 Kilometer, 12,2 % sogar auf 5.000. Deutlich gesunken: die 500 Kilometer-Jahresleistung.

↳ n = 2.098 (2021)

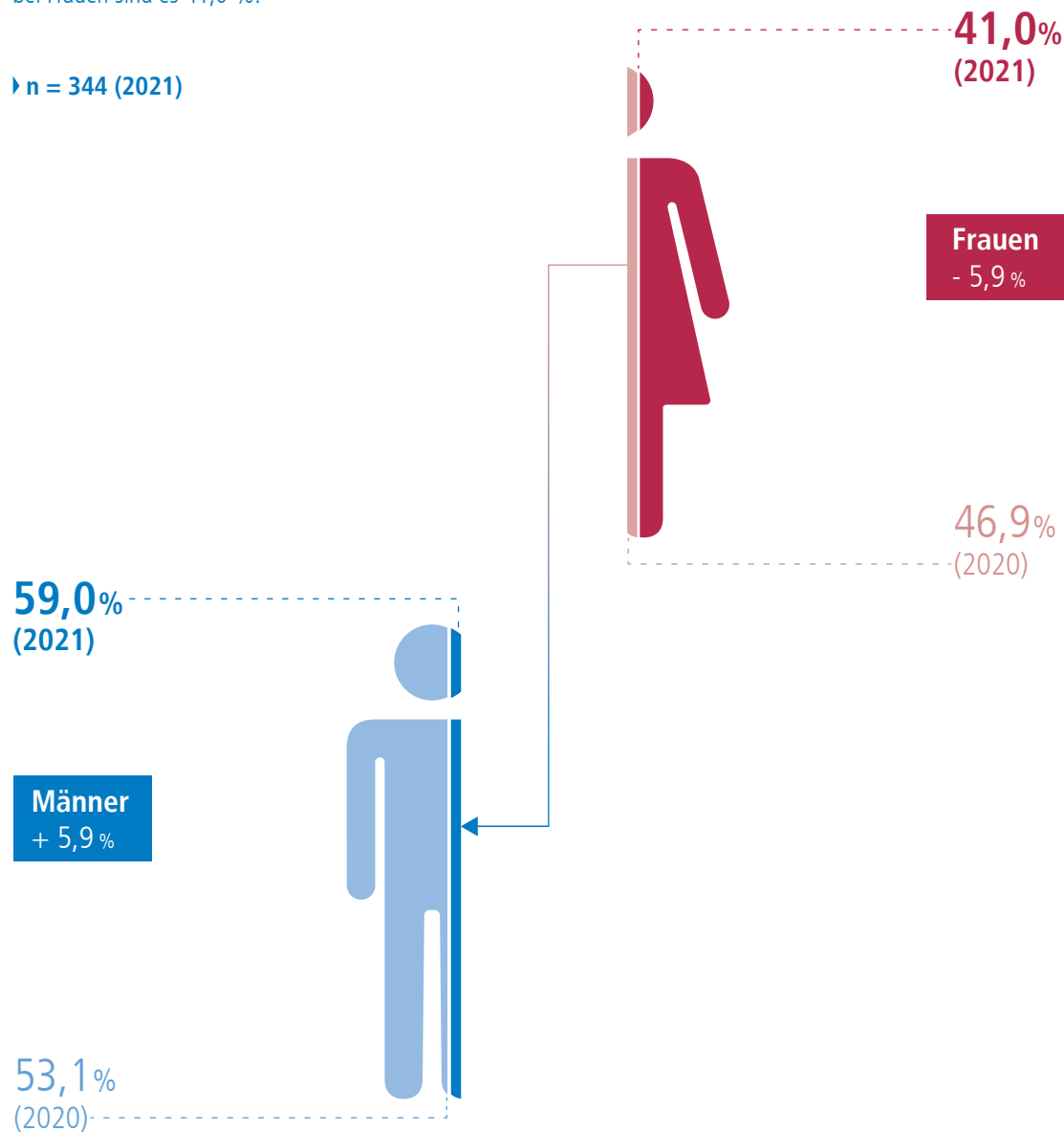


Häufigkeit von Unfallschäden / Geschlecht

Männer deutlich öfter an Unfällen beteiligt

Männer verursachen mittlerweile 59,0 % der Unfallschäden, bei Frauen sind es 41,0 %.

▶ n = 344 (2021)

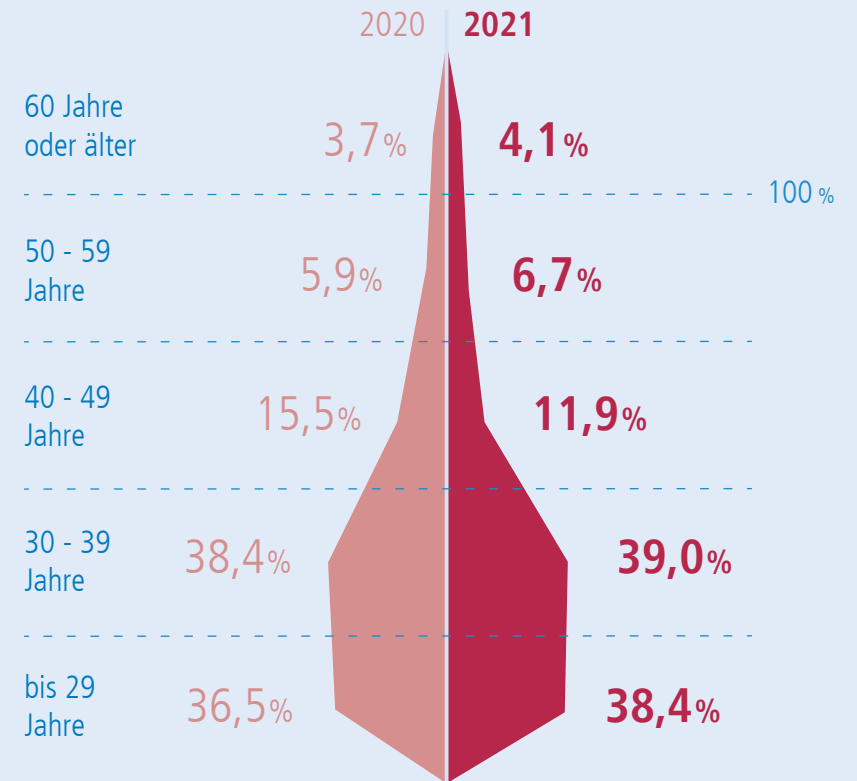


Häufigkeit von Unfallschäden / Alter

Fahrer unter 40 zunehmend gefährdet

Fast 80 % der Unfallschäden mit E-Bikes werden von Fahrern bis 39 Jahre verursacht, bei den anderen Altersgruppen ist die Unfallwahrscheinlichkeit deutlich geringer.

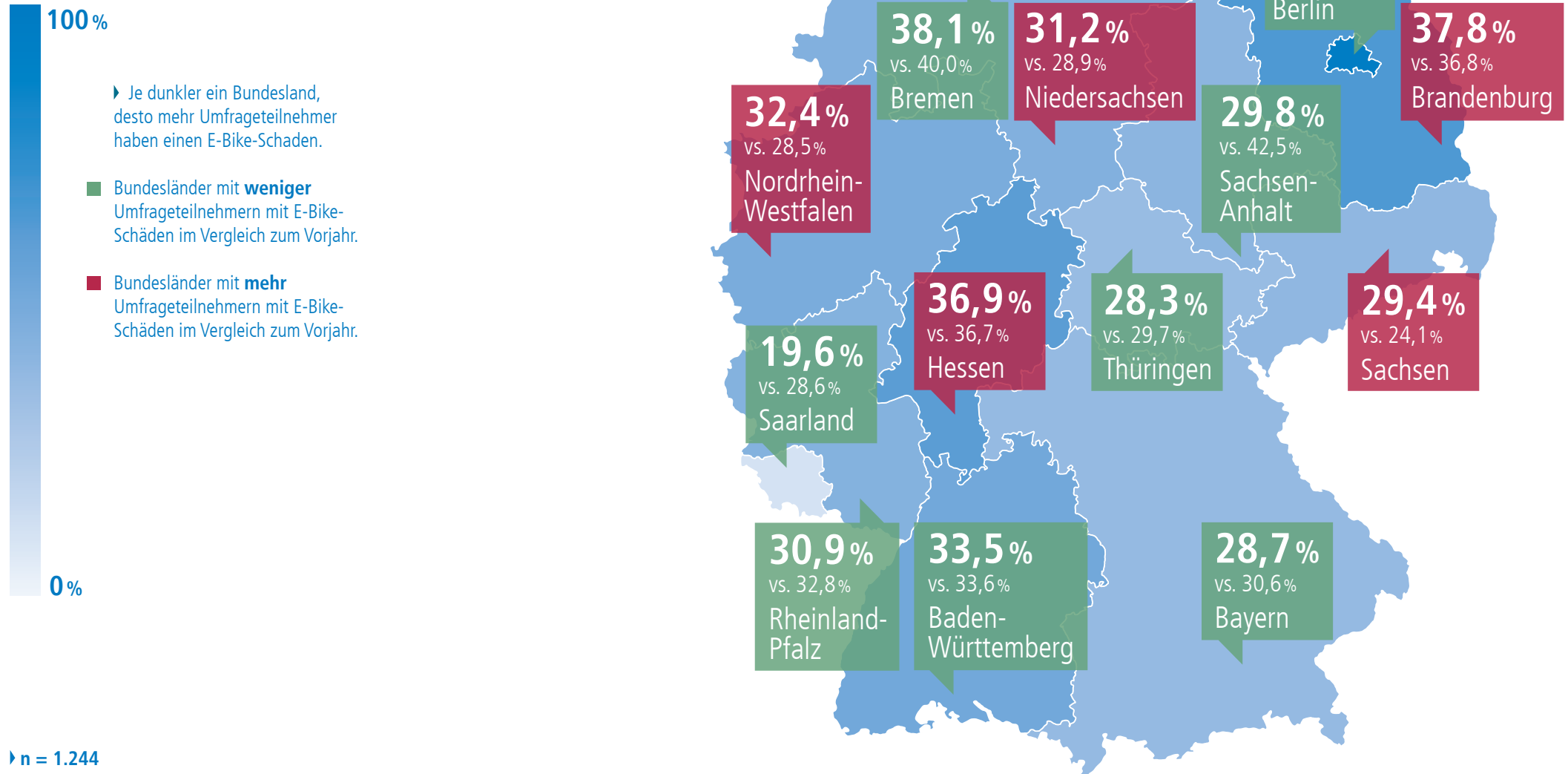
▶ n = 344 (2021)



Schadenhäufigkeit nach Bundesland

Heißes Pflaster: Bei Schäden liegen die Stadtstaaten vorn

Insbesondere Berlin und Hamburg verzeichnen mit fast 50 % sehr hohe Schadenszahlen, gefolgt von Bremen mit 38,1 %. Am wenigsten betroffen: E-Bikes im Saarland mit nur 19,6 % Schäden.



Index:

E-Bike-Ranking

Bei dieser Rangliste werden Hersteller in Form von Top-5-Listen bewertet, sowohl über eine Gesamtnote als auch in Hinblick auf Reparaturanfälligkeit und -aufwand. Die Top-Anbieter schnitten dabei allesamt sehr gut ab, wobei auffällig ist, dass es sich bei den bestbewerteten Herstellern durchweg und wiederkehrend um bekannte Marken aus dem mittleren bis höheren Preissegment handelt.

Bei der Gesamtnote teilen sich Raleigh und Flyer mit einer Note von 1,3 den ersten Platz, gefolgt von Kalkhoff, Pegasus und Stevens mit jeweils 1,4. Noch bemerkenswerter sind die Ergebnisse hinsichtlich der Reparaturanfälligkeit: Gleich fünf Hersteller erhalten hier eine glatte 1 für Robustheit, genauer gesagt Raleigh, Flyer, Pegasus, Stevens und Cube. Die Noten für geringen Reparaturaufwand bewegen sich ebenfalls im Einserbereich: an der Spitze Raleigh mit Note 1,6, dicht auf liegen Flyer und Kalkhoff mit 1,7. Auch die Instandsetzungskosten bei Winora und Pegasus werden mit 1,8 ausgesprochen positiv benotet.

Der Reparatur-Index bewertet die Schadenanfälligkeit und die im Schadenfall entstandenen Reparaturkosten verschiedener E-Bikes. Für dieses E-Bike-Ranking werden quartalsweise Schulnoten von 1,0 bis 4,0 vergeben. Grundlage bilden die bei WERTGARANTIE versicherten E-Bikes/Pedelecs. Das Ranking wird quartalsweise aktualisiert, sodass die Zahlen online stets auf dem neuesten Stand sind.

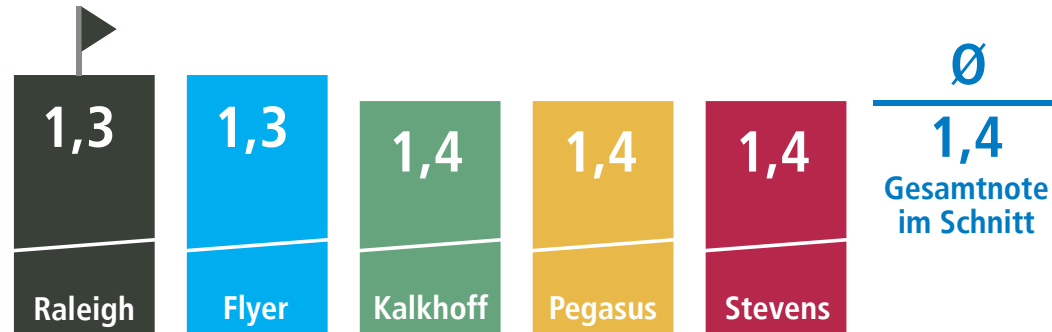
► **Stand: Q1/2021**

*Als Datengrundlage dienen bei WERTGARANTIE versicherte E-Bikes/Pedelecs

Gesamtnote der 5 besten Hersteller*

Raleigh und Flyer am besten bewertet

Ein echtes Kopf-an-Kopf-Rennen: Raleigh und Flyer belegen mit Note 1,3 den Spitzenplatz, Kalkhoff, Pegasus und Stevens erhalten jeweils eine 1,4.



Reparaturanfälligkeit der 5 besten Hersteller*

Gleich 5 Marken herausragend robust

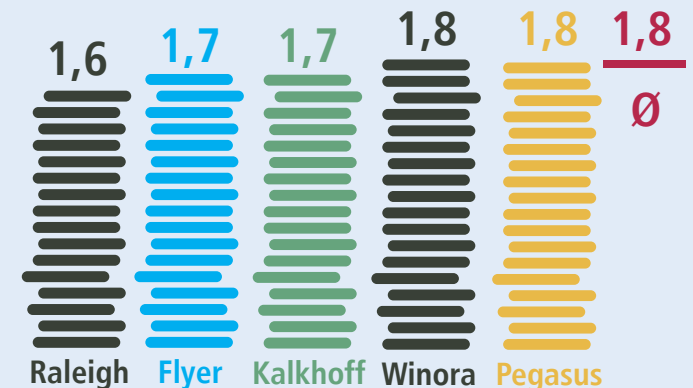
Es wird eng auf dem Siegereppchen: Raleigh, Flyer, Pegasus, Stevens und Cube erhalten sämtlich eine glatte 1 für geringe Reparaturanfälligkeit.



Reparaturaufwand der 5 besten Hersteller*

Raleigh geringfügig kostengünstigster

Mit nur einer Zehntelnote Abstand holt Raleigh hier den 1. Platz, dicht gefolgt von Flyer und Kalkhoff mit 1,7. Winora und Pegasus erhalten in puncto Reparaturaufwand eine Note von 1,8.



Gut zu wissen:

Weitere WERTGARANTIE- Studien



Bei Interesse finden Sie hier unsere
anderen Studien:

E-Bikes im Fokus

E-Bike-Reparatur-Studie 2020

WERTGARANTIE untersucht anhand einer repräsentativen Umfrage die häufigsten Schadensursachen in Bezug auf E-Bikes. Darüber hinaus wurde unter anderem ausgewertet, welche Schutzmaßnahmen ergriffen werden, wie es ums Reparaturverhalten bestellt ist und welche technischen Probleme bei E-Bikes am weitesten verbreitet sind.

› [Klicken Sie hier für die Studie.](#)

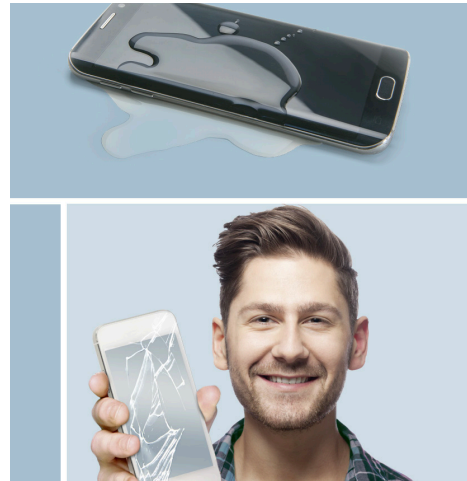


Smartphones im Fokus

Smartphone-Reparatur-Studie 2020

WERTGARANTIE bietet einen umfassenden Überblick über die Stabilität sowohl aktueller als auch älterer Smartphone-Modelle. Die Studie zeigt zudem, welche Hersteller die solidesten Geräte bauen, welche Schäden am häufigsten auftreten, welche Komponenten besonders anfällig sind und vieles mehr.

› [Klicken Sie hier für die Studie.](#)



Tablets im Fokus

Tablet-Reparatur-Studie 2018

WERTGARANTIE zeigt mithilfe des Reparatur-Index die Stabilität und Widerstandsfähigkeit ausgewählter Tablets auf. Zudem beleuchtet die Studie, welche Tablets besonders häufig Schäden zu verzeichnen haben und welche Modelle im Falle einer Reparatur hohe Kosten verursachen.

› [Klicken Sie hier für die Studie.](#)



Laptops im Fokus

Laptop-Reparatur-Studie 2018

WERTGARANTIE schafft mit dem Reparatur-Index und der dazugehörigen Studie einen breiten Überblick hinsichtlich der Beständigkeit und Stabilität einzelner Laptop-Modelle. Für die Erhebung der Studie wurde eine repräsentative Umfrage unter 11.140 Nutzern durchgeführt.

› [Klicken Sie hier für die Studie.](#)



Jeden Tag eine gute Fahrt mit der BikeManager App

Egal, ob Citybike oder Trekkingrad, E-Bike oder Pedelec – der BikeManager ist genau die richtige App für jeden, der gerne Rad fährt.

Mit dieser App haben unsere Nutzer alle wichtigen Bike-Informationen stets digital zur Hand – und können im Schadenfall per App den Pick-up-Service rufen oder sich vom Service-Finder zum nächsten Reparatur-Partner navigieren lassen.

Die BikeManager App Unser Service für alle Bikes



Bikedaten



Fahrradpass



Service-Finder



Pick-Up Service



Versicherung



Diebstahl melden leicht gemacht

Sollte das Fahrrad oder E-Bike/Pedelec gestohlen werden, kann der App-Nutzer den Fahrradpass für die Diebstahlmeldung bei Polizei und Versicherung schnell und unkompliziert als PDF exportieren.

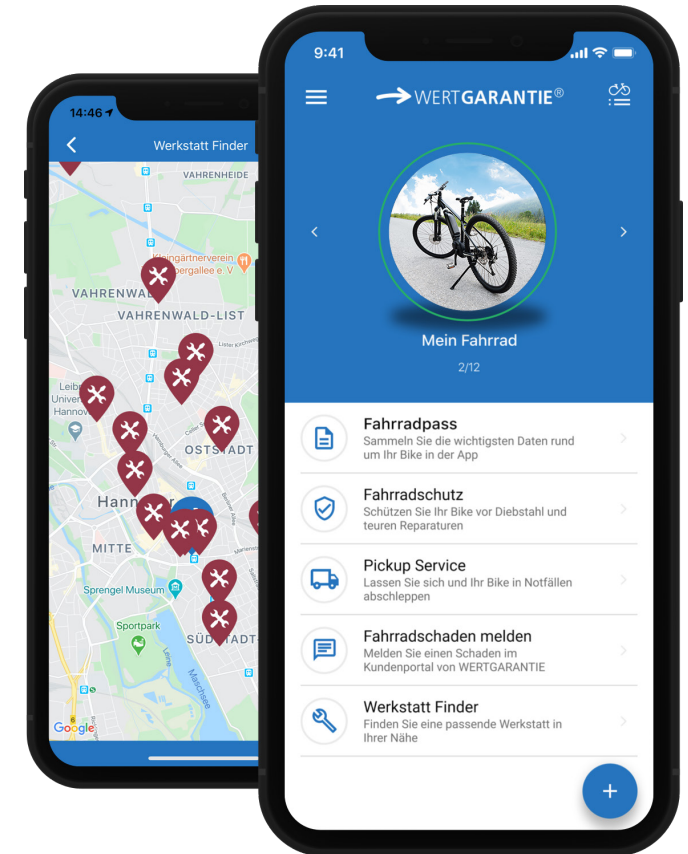
Reparaturwerkstatt benötigt?

Mit dem Service-Finder haben alle App-Nutzer Zugriff auf über 1.700 Partner, die im Schadenfall deutschlandweit sowie in Österreich weiterhelfen. Und sobald sich der Nutzer für eine Fahrradwerkstatt entschieden hat, zeigt die Navigationsfunktion den direkten Weg zur Reparatur.

Fahrradpanne? Kein Problem!

Kunden mit einem versicherten E-Bike und Pedelec können den Pick-up-Service direkt über die App rufen. Die Pannenhilfe bringt sie zu einer Werkstatt oder zum Ausgangspunkt ihrer Tour zurück. Außerdem gilt: Das erste unversicherte Fahrrad oder E-Bike/Pedelec, welches manuell in der App angelegt wird, erhält den Pick-up-Service 6 Monate lang kostenlos!

Entdecken auch Sie unseren BikeManager:
www.bike-manager.de



Laden im
 App Store

JETZT BEI
 Google Play

Ansprechpartner

Mathias Thiemann

Projektleitung Reparatur-Studien

☎ 0511 71280-651

✉ m.thiemann@wertgarantie.de

Gina Schneider

PR & Content Managerin

☎ 0511 71280-648

✉ g.schneider@wertgarantie.de

Diese Studie gibt lediglich einen Auszug der erhobenen beziehungsweise ausgewerteten Ergebnisse wieder. Sprechen Sie uns gerne an, wenn Sie weitergehende Informationen wünschen!

Herausgeber

WERTGARANTIE
Beteiligungen GmbH
Breite Straße 6
30159 Hannover

www.wertgarantie.de

Fotonachweis

WERTGARANTIE | Sven Brauers
© Andrey Popov - stock-adobe.com

Infografiken

HCG corporate designs

In Kooperation mit

statista 

 **WERTGARANTIE**[®]
Einfach. Gut. Geschützt.

Member of

 **WERTGARANTIE**[®]
Group