

Indland

Nyhedsredaktør: Poul Soelberg Christensen – indland@jp.dk

» Elcyklen er en interessant mulighed på sigt. Men miljømæssigt beror succesen på, at vi får flere til at cykle.

Lars Barfoed, transportminister (K)

Læs flere
nyheder på

jp.dk

Elcykler i overhalingen

Trafik: Den ligner en almindelig cykel, men skindet bedrager. For der sidder en lille elmotor og skubber på, når der er modvind, eller det går op ad bakke.

LARS FROM
STEFFEN STUBAGER

lars.from@jp.dk
steffen.stubager@jp.dk

Både politikere, cyklistere, trafikforskere og miljøorganisationer hepper på elcyklerne. Med en lille, elektrisk hjælpemotor kan elcyklen få tusindvis af nye danskere op på cyklen.

I Holland har elcyklerne erobret 12 pct. af cykelmarkedet – herhjemme er det endnu kun én af hver 100 cykler, der har en lille, hemmelig hjælpemotor. Men både cykelhandlere og Dansk Cyklistforbund tror, at et gennembrud er tæt på.

»Når folk får øjnene op for elcyklens muligheder, bliver det stort, og man får jo stadig motion af at køre på en elcykel,« lyder det fra Erik Oddershede, direktør for Danske Cykelhandlere.

I 2007 blev der stort set ik-

ke solgt en eneste elcykel i Danmark, i 2008 trillede ca. 8.000 elektriske cykler ud på vejene – og sidste år rundede tallet 12.000. Der er stadig langt op til den halve million "almindelige" cykler, der sælges årligt, men cykelhandlerne tror på en udvikling som i Holland, hvor man sidste år solgte 150.000 elcykler.

»Der er masser af mennesker, der gerne vil cykle på arbejde, men indtil nu har sagt "Det er lige langt nok", hvis de har mere end 8 km til arbejde. For så damper man af varme, og det er klamt at sidde med halv vådt tøj hele dagen. Men med elcyklen bliver man ikke dampende varm, hvis man kører 10 km,« mener Erik Oddershede.

I Dansk Cyklistforbund er direktør Jens Loft da heller ikke i tvivl om, at elcykler er en rigtig god idé.

»Der er ingen tvivl om, at

elcyklen er på vej frem. Nogle arbejdspladser stiller allerede elcykler til rådighed, ligesom Odense Kommune har kørt et forsøg med elcykler. De kan f.eks. bruges i hjemmepæjen,« siger Jens Loft.

Konditionen svækkes

»Den kan hjælpe ældre til at cykle lidt længere og hjælpe dem, der ikke orker at cykle i modvind, op ad bakke eller skal cykle mere 7,5 km for at komme på arbejde. Risikoen er dog, at nogle vil skifte den almindelige cykel ud med en elcykel – det er ikke en god idé, for så får man dårligere kondition,« advarer cyklistdirektøren.

Ifølge Allan Carstensen, der er Dansk Cyklistforbunds ekspert på elcykler, kan salget komme op på 8-10 pct. af alle cykler i løbet af nogle år.

Trafikforsker Harry Lahrman fra Aalborg Universitet er også optimist på elcyklernes vegne.

»Elcykler er en rigtig god idé. Jeg tror, at man med elcyklerne kan få fat i en gruppe, der ellers ikke gider cykle så langt. De fleste vil godt cykle 2-3 km, hvis det ikke går for meget op. Men så snart man kommer ud på 5 km – og især hvis det går opad – er der mange, der ikke gider cykle.«

»Man skal dog huske, at elcyklen har det samme problem som elbilerne med batterier, der kan gå i stykker, fordi teknologien endnu ikke er så godt udviklet,« advarer Harry Lahrman, der personligt har haft problemer med et batteri på en ca. ét år gammel elcykel.

Alternativ til knallert

Hos Det Økologiske Råd vil formanden, Christian Ege, forsøge at overtale unge til at opgive knallerten og i stedet anskaffe sig en elcykel.

»Elcyklen er den ideelle løsning, hvis der er længere

afstande, end man kan magte på en almindelig cykel. Den hjælper op ad bakke og i modvind. Og man får stadig motion. Samtidig hverken forurener eller støjer den,« siger Christian Ege.

»Man burde overveje en tilskudsordning, fordi der er så mange fordele ved det. Både i forhold til motion og i forhold til miljø. Alt for mange får for lidt motion. Vi har mange velfærdssygdomme, som skyldes for lidt motion. Cykling er et godt middel mod det,« mener Christian Ege, der henviser til de hollandske erfaringer.

Jesper Lundqvist, der er chef for Promovec i Egå ved Århus, sælger omkring 100 elcykler om året. Endnu har han ikke haft besøg af ret mange knallertentusiaster, der vil bytte knallerten ud med en elcykel.

»I øjeblikket sælger vi flest til ældre over 60 år, men vi håber, at der også kommer et

gennembrud for de yngre. Vi er begyndt at se enkelte yngre mennesker med børn købe elcykler,« fortæller han.

På Christiansborg vokser interessen for elcykler også. SF vil have de unge til at opgive knallerten og i stedet stå på elcyklen. Transportminister Lars Barfoed (K) er også positiv over for cyklen med hjælpemotor.

»Elcyklen er en interessant mulighed på sigt. Men miljømæssigt beror succesen på, at vi får flere til at cykle og ikke blot får folk, der allerede cykler, til at skifte fra almindelig cykel eller gang til elcykel. Hvis det sker, kan resultatet faktisk blive en højere miljøbelastning end i dag,« understreger Lars Barfoed.

Transportministeren har dog ingen planer om at tvinge knallertkørerne over på elcykler, ligesom et tilskud til elcykler heller ikke står lige for. En elcykel kan købes for 6.000-20.000 kr.

Følg strømmen på en el-cykel

Erik Oddershede er direktør for Danske Cykelhandlere. Her har han specificeret og kommenteret på en gennemsnitlig elcykel, som den ser ud i 2010.



Displayet fungerer som cykelcomputer og "speeder" i flere trin. Elcykler fås også med gashåndtag.

Elmotoren sidder som regel under bagagebæreren, men de fås også integreret i stellet.



Selvfolgelig må man køre hurtigere end 25 km/t med rugbrødkraft

Topfart 25 km/t

»Man skal træde i pedalerne for at slå motoren til. Når man de 25 km/t, slår den fra. Sådan siger lovgivningen, hvis man stadig skal kunne betegne den som en

Elmotorens ydeevne Maks. 250 watt

»Hvis man er lidt kraftigt bygget og skal op ad bakke, bruger man selvfølgelig batteriet hurtigere.«

Batteriets holdbarhed 3-5 år

Elmotorens ladetid 6-8 timer

»Hvis man cykler til arbejde og sætter motoren i stikket, er den fuldstændigt ladet op, når man skal hjem igen. Man kan også sjatlade den og sætte den i en stikkontakt i et par timer.«

Rækkevidde 25-70 km

»Rækkevidden afhænger af, i hvilket landskab, man kører i, hvor meget, man vejer, og hvor meget, man bruger elmotorhjælpen.«

JP-grafik: AGNETE HOLK

MORGENAVISEN
Jyllands-Posten

jp.dk

epn.dk

fpn.dk

spn.dk

kpn.dk

viden.jp.dk

JPtv

JP Radio

Århus
Grøndalsvej 3,
8260 Viby J
Tlf. 87 38 38 38
Fax redaktion 87 38 31 99

København
Rådhuspladsen 37,
1785 København V
Tlf. 33 30 30 30
Fax redaktion 33 30 80 01

www.jp.dk - jp@jp.dk

Korrespondenter
Beijing, Beirut, Berlin, Bruxelles,
Buenos Aires, Cairo, Islamabad,
London, Moskva, New York, Paris,
Rom, Stockholm, Washington

Information
Informationschef Torben Møldrup:
87 38 34 01
torben.moldrup@jp.dk
www.jp.dk/info

Hvis avisen udebliver
Hvis avisen udebliver, eller du har
spørgsmål til dit abonnement, så
benyt en af følgende muligheder:
Selvbetjening via telefon:
70 15 37 37

Selvbetjening via internet:
service.jp.dk
Personlig betjening: 87 38 37 37
Mandag-fredag kl. 8:00-16:00
Lørdag-søndag kl. 8:00-12:00

Fotos, artikler og tegninger
Salg af fotos til andre medier:
33 47 12 33, salg@polfoto.dk
Salg af fotos til private:
87 38 32 30
Salg af artikler og tegninger:
87 38 31 08

Jyllands-Postens Forlag
33 47 07 07
www.jyllandspostensforlag.dk
Mediarium
87 38 33 55, mediarium@jp.dk
www.mediarium.dk

Annancer
Tlf. 87 38 35 35
Fax (Århus) 87 38 34 86
Fax (København) 33 30 83 00
Mandag-torsdag kl. 8:00-15:30
Fredag kl. 8:00-15:00
annonce@jp.dk

Forhandlerservice
Tlf. 70 11 13 39
Fax 33 11 13 38
forhandlerservice@jp.dk

Redaktionschefer
Pierre Collignon (nyhedschef), Steen Rosenbak
(Erhverv&Økonomi), Jørgen Schultz-Nielsen
(elektroniske medier), Jens Kaiser (JP Århus)

Fagredaktører
Knud Refsing Andersen (produktion), Jacob
Bendixen Andersen (web-tv), Kirsten Elley
(Puls), John Hansen (indsigt), Jette Elbæk
Maressa (udland), Flemming Rose (opinion og
kultur), Peter Rosendal (Indblik og magasiner),
Jens-Kristian Søgaard (foto), Christian Thye-
Petersen (sport)