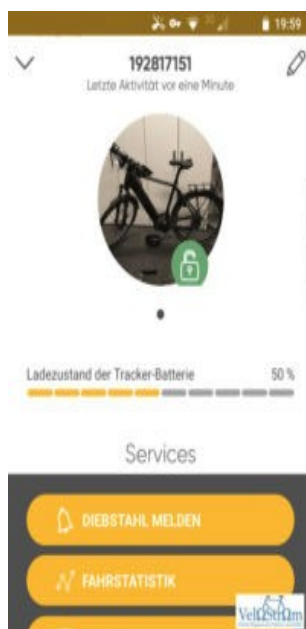
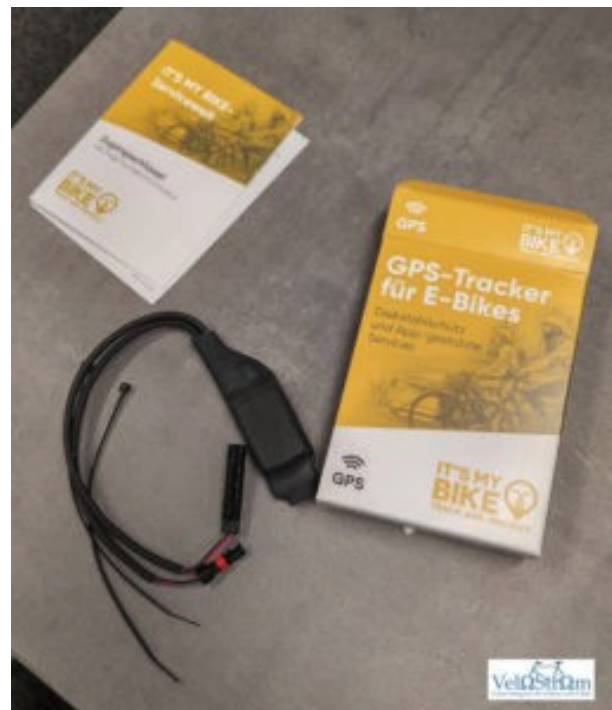


# Erfahrungen mit dem GPS-Tracker von IT'S MY BIKE

Seit drei Monaten ist im Testrad Stevens E-Triton 45 ein GPS-Tracker verbaut. Lest hier meine Erfahrungen mit dem GPS-Tracker von IT'S MY BIKE.

Im Oktober 2019 wurde bei der IoT Venture GmbH in Darmstadt der IT'S MY BIKE GPS-Tracker ins Dauertestbike Stevens E-Triton eingebaut. Der Tracker basiert auf der Narrow-Band-Internet-of-things-Technologie (NB-IoT) und soll so besonders beim Auffinden innerhalb von Gebäuden bessere Dienste leisten als andere GPS-Tracker.

Seit kurzem sind erst Nachrüstlösungen für die wichtigsten E-Bike-Antriebshersteller verfügbar. Doch bereits seit 2018 wird das Modul herstellerseitig in Premium-E-Bikes ab Werk verbaut und seit Frühjahr 2019 setzt ein kommerzieller Fahrradverleih das Produkt ein.



## Kompakt und trotzdem mit Pufferakku

Das Gerät ist so kompakt, dass es unsichtbar im Pedelec integriert werden kann. Den nötigen Betriebsstrom holt sich der Tracker aus dem Antriebsakku – wenn der Antrieb aktiviert ist. Damit die Ortung auch bei deaktiviertem Antrieb, ist im Tracker ein kleiner Akku verbaut. Mit dessen Hilfe soll ein Betrieb des Trackers bis zu fünf Monaten aufrechterhalten werden können.

Ich habe das mal ausprobiert, nach knapp fünf Wochen war der Akkustand auf 50% gesunken. Allerdings stand das Rad auch umzingelt von Stahlbeton sicher in der Garage. Das machte vermutlich eine höhere Sendeleistung notwendig – was einen höheren Stromverbrauch zur Folge hat. Die angegebenen 50% Akkustand beziehen sich selbstverständlich auf den Akku des Trackers, nicht auf den 500Wh-Akku des Stevens E-Triton 45!

## Unsichtbar verbaut, Bedienung per App

Da der Tracker unsichtbar verbaut ist wird er mittels einer App bedient. Wobei – viel zu bedienen gibt es am Tracker nach der Ersteinrichtung nicht. Bei dieser wird ein Bild des Bikes hinterlegt und man kann (und solle!) Details zum Bike wie Farbe, Hersteller, Rahmennummer usw. angeben. Diese sind beim der Diebstahlmeldung enorm hilfreich, aber dazu komme ich später.

Zurück zur Bedienung: Die beschränkt sich eigentlich darauf, das Schloß-Symbol in der App zu betätigen, wenn das Bike abgestellt wird. Fortan bekommt man einen Hinweis, sollte das Rad bewegt werden. Da die App via Internet mit dem Tracker verbunden ist kann man es auch noch “abschließen” wenn man schon im Büro ist. Eine Sache, die mit per Bluetooth verbundenen Geräten naturgemäß meist nicht mehr funktioniert. Auch nett: In der App kann man den Standort des Bikes in einer zoombaren Kartendarstellung einsehen – die Ortung ist im Freifeld überraschend genau.

## Diebstahlmeldung

Gesetzt den Fall, dass Schloß-Symbol ist aktiviert, ruft das Pedelec um Hilfe wenn es bewegt wird. Man könnte also schnell nach draußen flitzen und einen eventuellen Dieb auf frischer Tat ertappen. Was ist aber, wenn man vergessen hat, das Schloß-Symbol zu aktivieren und zum Feierabend feststellt, dass das E-Bike verschwunden ist? Über die App kann der Diebstahl inklusive einer kurzen Beschreibung direkt an die Polizei gemeldet werden. Die bereits bei der Installation der App gemachten Detailangaben zum Bike machen der Polizei die Arbeit erheblich leichter: Wie mir Thomas Ullmann (Chief Technology Officer) versicherte, fanden so schon einige Bikes, teilweise unter spektakulären Bedingungen und in sehr kurzer Zeit nach dem Diebstahl, wieder zu den glücklichen Besitzern zurück.

## Zusatznutzen

Aber die App kann noch mehr. Wie gesagt ist der Tracker per IoT “always online”. Daher werden auch die gefahrenen Strecken aufgezeichnet. Daraus wird eine Fahrstatistik generiert, die über die App abgerufen werden kann. Beim Aufruf kann man filtern ob man die Statistik der letzten Fahrt, die der letzten 24 Stunden, der letzten Woche, der letzten 30 Tage, des letzten Jahres oder gar alle Daten sehen will.



Die Statistik zeigt die zurückgelegte Distanz, die Fahrtdauer, die Durchschnittsgeschwindigkeit und die durch das Fahren mit dem Pedelec ersparte Menge CO2. Für die Berechnung der CO2-Einsparung geht die App davon aus, dass die gleiche Strecke, die mit dem Bike gefahren wurde, sonst mit dem Auto gefahren worden wäre und multiplizieren diese Strecke dann mit dem Wert 127g CO2 pro Kilometer, dem durchschnittlichen CO2-Ausstoß aller 2017 in Deutschland neu verkauften PKW (<https://www.umweltbundesamt.de>). Der Wert war übrigens nach Angaben des Umweltbundesamtes 2017 der höchste in Europa!

Neben der Fahrstatistik wird es in Kürze auch einen Versicherungsservice geben, weitere Zusatzangebote sind schon in der Entwicklung. Beispielsweise eine Sturzverwaltung. Letztere soll mit diversen Algorithmen die Stärke eines Sturzes beurteilen und nach Bedarf einen Rückruf durch eine Leitzentrale auslösen können.

Der Tracker ist im Fachhandel zum Preis von 199 Euro (UVP) für drei Jahre oder 249 Euro für fünf Jahre erhältlich. Der Preis beinhaltet die Hardware, die Nutzung der App und die Datenübertragung.

### **Fazit: Empfehlenswert!**

Bisher musste ich die Diebstahlmeldung zum Glück noch nicht ausprobieren – und das bleibt auch hoffentlich so! Was ich sehr nützlich finde ist die Fahrstatistik und die einfache und zuverlässige Bedienung. Das Team der IoT Venture GmbH ist sehr engagiert bei der Sache, die App wird fortlaufend weiterentwickelt. Alleine während des Testzeitraums gab es drei Updates der App. Den eigentlich nur für drei, vier Monate geplanten Test haben wir erweitert: VeloStrom gehört jetzt zum Kreis der Beta-Tester des IT'S MY BIKE GPS-Trackers.

#####

*[Fotos: VeloStrom]*

*Transparenzhinweis: Der Tracker wurde durch IoT Venture GmbH für den Testzeitraum kostenfrei zur Verfügung gestellt und eingebaut.*

QUELLE: <https://www.velostrom.de/erfahrungen-mit-dem-gps-tracker-von-its-my-bike/>