

# Die Zukunft beschert dem Elektrorad mehr Elektronik am Lenker

Ein Smartphone als Motorsteuerung, Diebstahlschutz, Navi und Fahrradcomputer, Elektro-Räder mit automatischem Getriebe: Das ist die Zukunft, wies sie sich auf der Eurobike 2011 in Friedrichshafen präsentierte.

Von Hans-Heinrich Pardey

Es gibt keinen Zweifel: Wo in der Fahrradwelt Musik drin ist, geschäftlich wie technisch, da wird sie von der Elektrifizierung gemacht. Abgesehen von der Vielfalt rund um das Elektro-Rad lässt sich aus Friedrichshafen die nicht ganz neue Neuigkeit berichten, dass noch mehr nostalgisch anmutende Fahrräder als dieses Jahr in der Saison 2012 in den Läden stehen werden: teils recht getreue Replikat mit traditionsreichen Namen, mehrheitlich aber Neuschöpfungen, die mit Farben und Formen, auch mit Materialien wie Holz oder Leder und mit mehr oder weniger deutlichem Retrodesign an die gute alte Zeit anzuknüpfen versuchen. In der waren nach Meinung nicht weniger Gestalter und Kunden die Fahrräder schöner, weil filigraner. Aber die Rahmen der Nostalgie-Räder sind vielfach nicht aus Stahl, sondern aus Aluminium, und in der Nabe schalten und walten viel aufwendigere Getriebe als anno dazumal.

Eine zweite Entwicklungsrichtung führt zu größeren Laufrädern: Manche Bautypen, die in der Vergangenheit von 28-Zoll-Laufrädern auf 26 Zoll umgerüstet wurden, bekommen nun 29 Zoll spendiert – nach dem Vorbild entsprechend großrädriger Mountainbikes. Da steht dann beispielsweise das Reiserad World-Traveller von Koga nicht mehr ponyartig, sondern mehr als ausgewachsen vor einem. 29 Zoll hohe Laufräder kommen

nicht nur größeren Fahrern zugute, sondern sie bieten auch mehr Fahrstabilität und schreiten besser über Kanten und Schlaglöcher hinweg.

Eine dritte Gruppe von Novitäten überschneidet sich mit der Nostalgie einerseits und dem Elektro-Rad mit anderen: Urbane Mobilität wird von vielen Herstellern ins Visier genommen und mit Rädern bedient, die eine weite Bandbreite zwischen „bloß schick“ und „wirklich nützlich“ abdecken. Um es an zwei faltbaren Rädern zu exemplifizieren: Das Verge Duo von Tern (rund 800 Euro) ist ein aufs Allernützlichste beschränktes Rädchen, das leider nicht so nackt auf den deutschen Markt kommen darf, wie es am Bodensee gefahren werden konnte. Der Rücktritt der selbstständig schaltenden 2-Gang-Nabe Automatik von Sram war seine einzige Bremsen. Hinter Tern steckt Josh Hon, der Sohn des Dahon-Gründers, der von seinem Vater im Unfrieden Abschied genommen hat, um höherwertige Falträder zu bauen. Das Verge Duo mag von eingeschränktem Alltagsnutzen sein; der Fahrereindruck war jedoch positiv.

Das lässt sich gleichermaßen vom Victoria Snap it (rund 1700 Euro) sagen, einem auf den Berufspendler zielenden 20-Zoll-Faltrad mit 7-Gang-Nabenschaltung und dem TranX-Antrieb von JD in der Frontnabe. Um ganz knapp den Variantenreichtum des Begriffs Elektro-Rad zu illustrieren: Das sehr solide wirkende Snap it, mit dem Victoria das nicht sehr große Angebot an faltbaren Pedelecs bereichert, ist eines von 38 Modellen, die sich im Katalog der Marke aus der Kombination verschiedener Antriebe und Rahmenformen ergeben. Die Derby Cycle AG, die für ihre Marke Kalkhoff mit 44 000 im Geschäftsjahr 2009/2010 verkauften Elektrofahrrädern, gemessen am Umsatz die Marktführerschaft beansprucht, nennt aktuell 27 Modelle. Und apropos Faltrad: Riese und Müller greifen mit dem Birdy World – so genannt weil es ein kostengünstig produzier-



Blickfang: Mehr war das als seriennaher Prototyp in Friedrichshafen nicht fahrbar ausgestellte Smart Ebike allerdings nicht Fotos Pardey

tes Weltmodell ist – unter der 1000-Euro-Grenze an – wie schon beim Birdy-Urmodell natürlich vollgefedert. Andererseits wollen die Darmstädter bei teuren Hybrid-Rädern Marktführer werden. Ein Rad, das diesen Anspruch mit exzellentem Fahrwerk und beeindruckenden Fahrleistungen einlösbar erscheinen lässt, ist

das Homage Hybrid Rohloff HS (rund 5200 Euro): In ihm arbeitet bis 45 km/h unterstützend die stärkere Variante des Bosch-Antriebs, nach einhelliger Meinung der Fachwelt zur Zeit Maßstab eines ebenso kraftvollen wie kultivierten E-Bike-Antriebs. Einzelerscheinungen blieben am Bodensee noch Elektro-Räder

mit den Schaltautomatiken von JD und NuVinci. Beide funktionieren, wobei die NuVinci Harmony durch den Wegfall der Schaltstufen noch etwas komfortabler wirkt als die sehr ordentlich und prompt die Gänge wechselnde Lösung von JD. Schaltautomatik im Elektrorad ist aber nicht wie so manch anderes ein Wechsel auf die Zukunft. Als solcher stand auf der Messe das Smart Ebike, das im ersten Halbjahr 2012 für „unter 2999 Euro“ kommen soll; der bekannte Antrieb von Bion X in smarter Schale, die erst noch zeigen muss, wie sie sich beim Fahren anfühlt. Ein reines Schaustück war die Studie Voltist von Storck – ein in der Größe anpassbarer, in hoher Stückzahl gefertigter Carbonrahmen soll den Preis des Elektrorads genauso niedrig halten wie der Verzicht auf eine Schaltung. Optisch ähnlich ungewöhnlich, aber fahrbar und bei Probefahrten ungewöhnlich bequem, war der Speed-Cruiser von Steinerdesign (rund 4000 Euro); er wird genauere Nachschau erfordern. In der Idee aufregend, aber noch nicht ganz fertig, erschien das e-Jalopy von MTB Cycletech. Sein Greenwheel beherbergt Motor, Akku und Steuerung – das mag in jedes Rad integrierbar erscheinen, aber genau davon sollte man Abstand nehmen. Die Zwiesprache zwischen Elektroantrieb und einem Smartphone am Lenker, das zugleich GPS-gestützter Fahrradcomputer ist, erscheint weiter hergeholt, ist aber der Realität näher: Trelock aus Münster zeigte eine App, mit der sich wenigstens schon die Fahrradbeleuchtung einschalten lässt.



Innenleben: Der Bosch-Antrieb



Reife Leistung: Homage Hybrid



Zukunftsmusik: Storck Voltist



Neu am Start: Faltrad Tern Verge Duo



Noch nicht fertig: e-Jalopy



Ungewöhnlich bequem: Speed-Cruiser



Elektrorad zum Falten: Victoria Snap it