

Wohnmobil & Reisen

Reise:
Ostseeinsel
Gotland



Extra
Fährverbindungen
in **Europa**

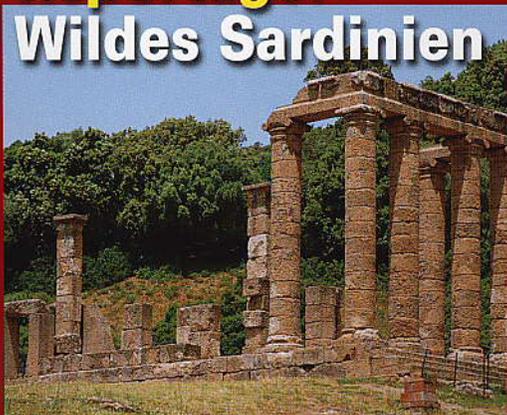


Marktübersicht:
Kastenwagen und Integrierte **2009**

Im Test:
LMC Cruiser



Reportage:
Wildes Sardinien



Unterwegs:
mit dem Fahrrad





Bed & Bike

Mehr als dreiviertel aller Mobilreisenden nehmen ein Fahrrad mit auf große Tour. Wir geben Ihnen die wichtigsten Tipps zum liebsten Mobilitätspartner des Mobilisten.

Text: Martin Häußermann | Fotos: Martin Häußermann | CIVD | Hersteller | pd-f/pressediens fahrrad

Die Verbindung von Fahrrad und Caravaning hat Tradition. So nutzte schon der Amerikaner Gary Fisher, der als Erfinder des Mountainbikes gilt, einen Campingbus, um seinem Hobby zu frönen. Dieser Campingbus war das Basislager, als Fisher 1973 mit seinem umgebauten und dick bereiften Schwinn-Cruiser – dem Hollandrad der amerikanischen Westküste – den Mount Tamplais erklimmte und später wieder hinunter düste. Auch bei den ersten Mountainbike-Wettbewerben 1976 wohnten die Sportler in Caravans, Campingbussen und Zelten direkt an der Rennstrecke. Selbst die heutigen Helden der Landstraße nutzen die Mobilität und den hohen Komfort von modernen Freizeitfahrzeugen. Zum Fuhrpark jedes Radrennens gehören hochwertige Reisemobile, in denen sich die Sportler vor und nach einer Etappe entspannen können. Auch radsportbegeisterte Amateure sind gerne im Reisemobil unterwegs. Gunnar Fehlau, Leiter des pressediens-fahrrad und seit einiger Zeit auch Reisemobilfan, sagt, warum:

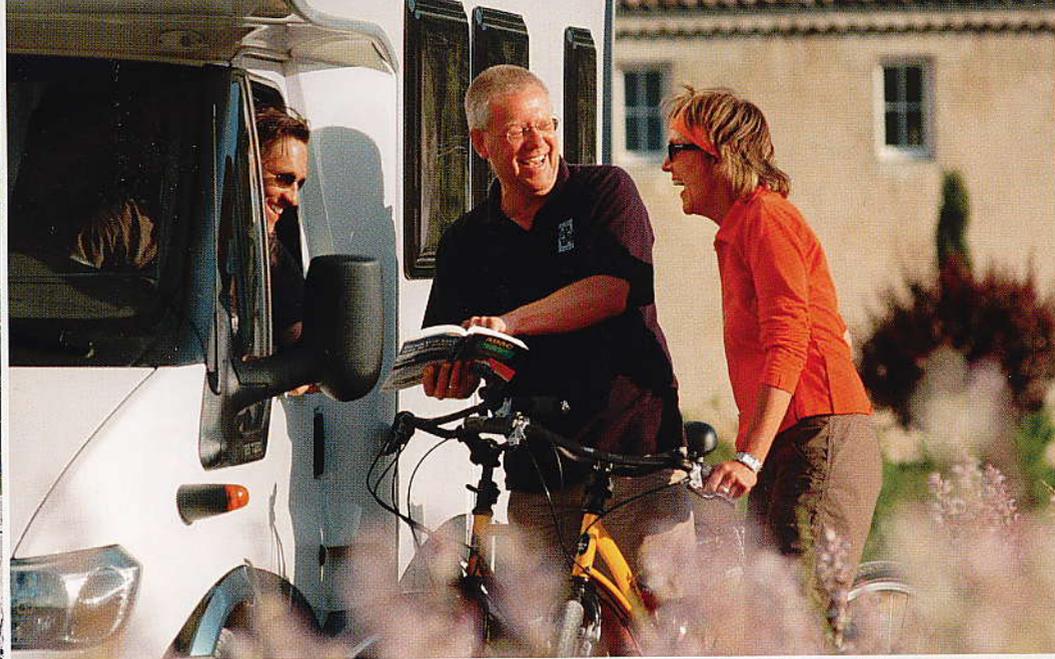
„Fahrrad und Mobil ergänzen sich optimal. Mit dem Reisemobil komme ich schnell und bequem zu den schönsten Radrevieren. Dort packe ich dann ein Rad aus und gehe auf Tour. Das Beste ist, dass ich nach einer langen Radtour stets eine warme

Dusche parat habe. Und ist das Wetter zu schlecht zum Radeln, fahre ich mit dem Mobil einfach der Sonne hinterher.“

Nicht nur die aktiven Sportler haben die Vorteile des Reisemobils erkannt. Auch umgekehrt wird ein Schuh draus. Viele Reisemobilisten und Caravaner nutzen das Fahrrad, um am Reiseziel so flexibel wie möglich zu sein und die Natur aktiv zu genießen. Es eignet sich gleichermaßen zum Brötchenholen auf dem Campingplatz, für Stadtrundfahrten oder zu großräumigen landschaftlichen Erkundungen des Urlaubsziels. Aber welches Rad wählt der Reisemobilist?

Optimal: Fahrrad und Reisemobil

Auf diese Frage gibt es nicht nur eine Antwort, auch Fehlau kennt kein Patentrezept: „Die wichtigste Regel: Richtig ist, was sich gut anfühlt. Das Fahrrad muss auf die eigene Größe passen. Kein Fahrrad kann alles: Das Rennrad ist schnell, aber nicht sehr bequem. Das Mountainbike steckt viel weg, ihm fehlen aber Licht und Schutzbleche. Das Trekkingrad kann alles ein wenig und ist damit besonders universell. Nicht vergessen sollte man einige Fahrradspezialitäten, die besonders für Besitzer von Campingbussen und kompakten Mobilien interessant sind:



Das Beste aus zwei Welten: Ambitionierte Radsportler nutzen das Reisemobil als rollendes Basislager (Foto links), entspannte Reisemobilisten entdecken mit dem Fahrrad ihre Urlaubsregion (Fotos rechts). So oder so, ein Helm empfiehlt sich aus Sicherheitsgründen immer.

das Faltrad. Es ist klein und die Spitzenreiter dieser Radklasse fahren sich wie ausgewachsene Bikes.“ Außerdem beobachtet der Fachmann einen Trend hin zu Fahrrädern, die den Pedalritter mit einem kleinen Elektromotor unterstützen, die so genannten Pedelcs: „Die sind immer mehr im Kommen und werden durch verbesserte Akkus auch immer leistungsfähiger und leichter.“

Universell: Das Trekkingrad

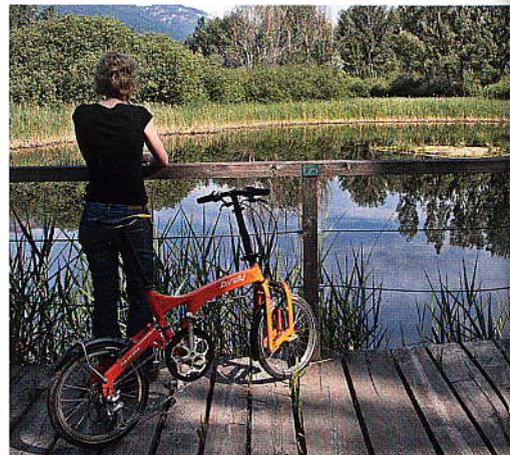
Soll das Fahrrad nur zum Brötchenholen oder für eine kurze Tour ins Schwimmbad taugen, empfiehlt Katrin Pfeuffer, Speckerin des Fahrradherstellers Hercules ein Cityrad: „Innerhalb der Stadtgrenzen ist man mit Nabendynamo und -schaltung bestens ausgerüstet. Die meisten Citybikes haben bereits einen soliden Gepäckträger, der den Einkauf sicher nach Hause trägt.“ Einen supergünstigen Einstieg bietet hier die Firma Strike Bike (www.strike-bike.de), die ihr Produkt passenderweise „Volksrad“ nennt: ein Tourenrad einfacher Machart, aber hoher Qualität (was sich unter anderem an



den überall verwendeten Nirosta-Schrauben zeigt) mit Dreigangschaltung, Rücktritt und Lichtanlage absolut alltagstauglich und dabei mit 299 Euro wirklich volksthun ausgepreist.

Längere Touren sind damit aber nicht zu empfehlen, schränkt Katrin Pfeuffer ein: „Da sollte es schon ein solideres Trekkingrad sein, das mit einer Kettenschaltung, griffigen Bremsen und auch mit Federung ausgestattet ist.“ Das sieht Gerhard Brenner, Fahrradhändler aus der schwäbischen Kleinstadt Korb ebenso: „Die meisten Leute, die bei uns ein neues Fahrrad kaufen, wollen vorzugsweise dort damit fahren, wo möglichst keine Autos unterwegs sind – auf Wald- und Weinbergwegen, asphaltiert oder geschottert, aber auch auf Kopfsteinpflaster und/oder Sandwegen.“

Und was ist das Bequemste und Sicherste auf solchen Wegen? Brenner hat da eine klare Meinung: „Ein fetter Reifen mit möglichst geringem Luftdruck. Dieser fette Reifen sollte auf einem 26-Zoll-Laufrad aufgezogen sein, denn diese Rahmen sind kleiner, zittern später wegen der kürzeren Hebel und haben ▶



Dethleffs bringt diesen Sommer ein eigenes Faltrad auf den Markt, das von der Edelschmiede Rotwild entwickelt und gebaut wird (Bilder links). Auch Tandems können reisemobiltauglich - mit teilbarem Rahmen - geliefert werden (oben rechts). Mit Schaltung, Schutzblechen und passenden Reifen taugt der Falter auch für ausgedehnte Touren ins Grüne (unten rechts).

► einen deutlich besseren Geradeauslauf. Sie können viel mehr die Landschaft genießen als auf einem 28-Zoll-Trekkingbike.“ Ganz wegzudenken ist letztgenannter Fahrradtyp aber nicht aus dem Sortiment vieler Fahrradhändler, wie Gunnar Fehlau meint: „Trekkingräder sind Golf-Klasse unter den Fahrrädern: universell, zuverlässig, günstig und äußerst beliebt.“ Das neue „Pase-ro“ ist ein prototypischer Vertreter: Für 799 Euro bietet Hercules eine 27-Gang Kettenschaltung, hydraulische Bremsen und eine solide Lichtanlage, bestehend aus Nabendynamo, Busch & Müller-Halogen-Frontscheinwerfer und LED-Rücklicht, beide mit Standlichtfunktion. Ein reisetauglicher Gepäckträger, Federgabel und gefederte Sattelstütze runden die Ausstattung ab.

Kompakt: Das Faltrad

Das alles ist alltagstauglich und sehr bequem, aber für manche Menschen nicht immer praktisch. Das erkannte der Journalist Anton Daul schon im Jahr 1906: „Das Fahrrad hat in seiner gewöhnlichen Konstruktion nur einen großen Fehler, welcher darin besteht, dass es eine für den Transport schwerfällige Maschine ist.“ Besitzer kompakter Freizeitfahrzeuge können ein Lied davon singen. Obwohl zu dieser Zeit das Reisemobil noch nicht erfunden war, kennt Herr Daul die Lösung des Problems: „Bei einem zusammenlegbaren Fahrrad ist so etwas nicht zu befürchten.“ Ein Faltrad also. Rümpfen Sie jetzt nicht die Nase! Mit den klapprigen, instabilen Billigklapprädern aus den 70ern haben moderne Fal-



Dahon baut Falträder von alltagstauglich bis supersportlich.

ter überhaupt nichts gemein. Es sind technisch hochwertige Fahrzeuge, die teilweise schon Kultstatus genießen. Wie das Birdy von der Darmstädter Fahrradschmiede Riese und Müller, die sich gefedertes Radeln auf die Fahnen geschrieben hat. Das Rad wird in verschiedenen Varianten geliefert: von sportlich bis tourentauglich. Die Rahmen- und Fahrwerkskonstruktion ist immer dieselbe: Vorne sorgt eine geschobene Schwinge für Fahrkomfort, hinten eine Eingelenkschwinge, die sich, von einem Elastomer gefedert, am Sattelrohr abstützt. Je nach Fahrergewicht stehen drei verschiedene harte Elastomere zur Wahl. Konstruktiver Kniff: Die Schwingenlager übernehmen gleichzeitig die Funktion des Faltgelenks, so dass auf Gelenke im Rahmen verzichtet werden kann. „Mit einem Birdy kann man eigentlich alles machen, was man mit einem anderen Fahrrad auch machen kann“, behauptet Geschäftsführer Heiko Müller. Und wenn man es nicht braucht macht es sich sehr klein: 79 mal 61 mal 35 Zentimeter lautet das Packmaß im gefalteten Zustand. Diese Vielseitigkeit hat ihren Preis: Der Einstieg beginnt bei rund 1.500 Euro.

Marktführer in diesem Segment ist das kalifornische Unternehmen Dahon, das seit mehr als 20 Jahren Falträder in Taiwan, Macao und China produziert. Bisher wurden nach Werksangaben mehr als 1,6 Millionen Bikes gebaut. Das kleinste mit einem Packmaß von 51 mal 71 mal 28 Zentimeter ist das „Presto light“ im klassischen Faltrad-Design. Das Gewicht von rund neun Kilogramm, die kleinen 16-Zoll-Räder sowie die

Dreigang-Nabenschaltung machen es zum kompakten Stadtfli-
zer. Je nach Ausstattung kostet es zwischen 600 und 650 Euro.

Ein Hinweis auf die Beliebtheit der kompakten Zweiräder bei Reisemobilisten ist das Engagement namhafter Freizeitfahr-
zeughersteller in diesem Segment: Bereits im Jahr 2006 präsent-
tierte Fendt ein eigenes Faltrad, das in Zusammenarbeit mit
Winora entstand. Dieses Jahr zieht Dethleffs nach. Gemeinsam
mit dem Premiumhersteller Rotwild, der sich durch seine erst-
klassigen Mountainbikes einen Namen gemacht hat, bieten die
Allgäuer demnächst über ihre Händler das „Carad“ an. Es soll in
nur drei Sekunden falt- und entfaltbar sein. Ausgestattet mit
Acht-Gang-Kettenschaltung und Scheibenbremsen, wird es vor-
aussichtlich für rund 1.800 Euro zu haben sein.

Eingebauter Rückenwind: Das Pedelec

Die Masse der so genannten Light Electric Vehicles
(LEV/Leicht-Elektrofahrzeuge) lässt
sich in zwei Kategorien einteilen: E-
Bikes, also elektrisch betriebene „Mofas“,
die ausschließlich auf ihren Motor vertrauen,
und die „Pedelecs“ genannten Fahrräder
mit Unterstützungsmotor. Beim Pedelec
(„Pedal Electric Vehicle“) wirkt
der Zusatzantrieb nur,
wenn der Fahrer in die
Pedale tritt – je nach
Modell und Fahrmodus
unterschiedlich stark.
Ein Pedelec ist auch
ganz ohne Motoreinsatz
fahrbar und somit universeller

als ein E-Bike. Fahrspaß statt Reha-Image lautet der Trend bei
den Pedelecs. Setzte die Branche anfänglich noch auf Käufer, die
wegen körperlicher Gebrechen Mühe mit einem richtigen Fahrrad
hatten, geht der Trend heute zu sportlichen Pedelecs. Die Batta-
rie-Power gleicht mögliche Leistungsunterschiede zwischen zwei
Partnern aus: Der Stärkere tobt sich auf einem „normalen“ Fahr-
rad aus, der schwächere hält auf dem Pedelec entspannt mit.

Was beim Auto der Durchschnittsverbrauch, ist beim Pedel-
ec die Reichweite – nämlich deutlich überschätzt. „Moderne Lith-
ium-Ionen-Akkus bieten reichlich Strom; wer clever beschleun-
igt und richtig schaltet, der kann selbst in hügeligen Regionen
über 50 Kilometer mit einer Ladung fahren“, erklärt Kurt Schär
von Biketec, dem schweizerischen Anbieter des „Flyer“
(www.flyer.ch). Aus Asien, wo das Pedelec längst seinen Sie-
geszug angetreten hat, stammen die meisten billigen Fernost-
Importe für einige Hundert Euro, die hierzulande im Baumarkt
stehen. Ihre Qualität sorgt jedoch nach Meinung der Fachleute
für wenig (und kurzen) Fahrspaß: „Das geht los bei primitivsten,
rostanfälligen Bremsanlagen und betrifft selbstverständlich auch
Akku, Motor und Elektronik“, erklärt Mario Moeschler von Win-
nora. „Markenübergreifend kann man sagen, dass Pedelecs unter
1.500 Euro für den intensiven Nutzer keine gute Wahl sind“,
so Kurt Schär. Diese Einschätzung deckt sich mit den Tester-
ergebnissen des Vereins „Extra-Energy e. V.“, der im Frühjahr
2008 einen großen LEV-Vergleichstest durchführte: Keine Spit-
zenplätze für die Einsteigerräder unter 1.500 Euro.

Von gesetzlichen Regelungen sind Radfahrer weitgehend
verschont, solange sie ordnungsgemäß mit Licht und Klingel un-
terwegs sind. Bei Pedelecs sieht das anders aus: Modelle, die
eine Geschwindigkeit von mehr als 25 Kilometer pro Stunde er-
reichen können, sind versicherungspflichtig und müssen mit ein-
em Mofakennzeichen versehen werden. Hört sich kompliziert

an, hat aber auch Vorteile: Zum einen gilt für Pedelecs – auch
schnelle – keine Helmpflicht, zum anderen lässt sich die Mofa-
Haftpflicht (50 Euro im Jahr) zu einer Kaskoversicherung mit
Diebstahlschutz erweitern. Das kostet rund 50 Euro extra im
Jahr und ist bei einem Fahrzeugwert um 2.500 Euro eine sinn-
volle Investition.

Wie beim Reisemobil lautet auch beim Pedelec eine Grund-
satzfrage: Front- oder Heckantrieb? „Ein Vorderradnabenmotor
hat natürlich konstruktive Vorteile“, erklärt Mario Moeschler von
Winora. „Ohne großen Aufwand verwandelt er ein normales
Tourenrad in ein Pedelec.“ Folgerichtig setzt Winora in seinem
Pedelec-Programm auf Nabenmotoren von Heinzmann und
Schachner. Bei den drei „Hybrid“-Rädern von Riese und Müller
wiederum sitzt der Motor in der Hinterradnabe, der Akku je nach
Modell im Rahmen oder in einer separaten Tasche. „Bei sportli-
chen Pedelecs macht ein Vorderradmotor in unseren Augen kei-
nen Sinn“, so Markus Riese. „Durch das Zusatzge-
wicht wird das Lenkverhalten zu stark beeinflusst und
bei steilen Anstiegen läuft das Vorderrad Gefahr
durchzudrehen.“ Hersteller wie Biketec haben anderes
im Sinn. Sie stellen Pedelecs her, die nicht auf Stan-
dard-Fahrrädern basieren sondern eigenständige Ent-
wicklungen sind, und können dadurch konstruk-
tiv andere Wege gehen. „Beim klassischen
Pedelec, wie wir es verstehen, ist der
Mittelmotor die beste Wahl“, erklärt Kurt
Schär. „So kann die Technik formschön
und gut geschützt integriert werden, und
durch die mittige Platzierung des Motors
erreichen wir eine optimale Gewichtsvertei-
lung.“ Klingt ein bisschen nach Porsche... ■



Faltbares Pedelec: „Flyer isy“.



Universell: Riese und Müller liefert falt-, Stadt- und Tourenräder mit Motor (unten) oder ohne (oben).