

# das magazin

am samstag



## MENSCHEN

### Bettina Hartz: „Solange ich fahre, altere ich nicht“

Wenn die Buchautorin losradelt, verlässt sie die Grenzen des Alltags. Ein Gespräch über Liebe einerseits und Regengüsse andererseits. **Seite M 3**



## MARKTBERICHT

### Welches Rad passt zu welchem Typ?

Große Reifen bieten mehr Komfort und Sicherheit. Daher gibt's jetzt 29-Zoll-Räder im Tourbereich. Alle Neuheiten auf einen Blick. **Seite M 4**



## GASTROKRITIK

### Lecker essen im Szenetreff neben den Bahngleisen

Das „Tafelsilber“ in Düsseldorf gilt als In-Adresse. Bestellungen gehen per iPad in die Küche. Zu essen gibt es Pizza, Pasta und Steaks. **Seite M 5**



Mit 20 km/h gegen den kräftigen Nordost-Wind – für unsere **beiden Testfahrer** ist das kein Problem. Sie müssen auf ihren Pedelecs dank elektronischer Unterstützung weiter nur locker in die Pedale treten.

FOTOS (5): HANS-JÜRGEN BAUER

# Radfahren mit Strom

Kräftiger Gegenwind, hohe Berge, mangelnde Kondition – mit den neuen **Elektorrädern** gibt es für Radler keine schlechten Bedingungen mehr. Das verspricht zumindest die Radindustrie, die mit den neuen Pedelecs sensationelle Geschäfte macht.

Doch ist das wirklich so? Wir haben **zwei Modelle** an einem regnerischen April-Wochenende im Münsterland getestet.

VON MICHAEL PEITSCH  
UND PIA TERHEYDEN

Das Wetter an diesem Samstag ist gruselig: sechs Grad und Regen, nicht gerade ideale Bedingungen fürs Radfahren. Und so haben wir Zeit, uns mit der Technik des Pedelecs, im Volksmund auch E-Bike genannt, zu beschäftigen. Denn einfach aufsteigen und losfahren geht bei diesen modernen Fahrrädern, von denen mittlerweile 600.000 auf deutschen Straßen im Einsatz sind, eben nicht. Wer zum ersten Mal ein Rad mit Elektroantrieb in Betrieb nimmt, fühlt sich schnell Jahrzehnte zurück in den Physikunterricht versetzt. Begriffe wie Volt, Ampere und Wattstunde schwirren uns wie fremde Vokabeln um die Ohren, während Franz-Josef Hochrath, Chef des gleichnamigen Bocholter Fahrradfachgeschäfts, die Technik dieses modernen Radtyps, der derzeit rasante Zuwachsraten verzeichnet, erklärt. Am Ende ist klar: Ähnlich wie beim Auto spielt die Leistung eine große Rolle. Watt statt PS. „Je mehr Wattstunden der Akku hat, desto größer ist auch die Reichweite“, erklärt der Experte. Und darauf kommt es schließlich an. Denken wir. Ist aber falsch.

Das Elektorad funktioniert durch ein sehr komplexes Zusammenspiel von Motor, Akku und Muskelkraft, geregelt und gesteuert

von einer hochsensiblen Elektronik. Dabei gibt es wie beim Auto unterschiedliche Systeme, die das Fahrverhalten entscheidend beeinflussen. Wo liegt der Motor – vorne, in der Mitte oder am Hinterrad? Wo hat der Hersteller den manchmal mehr als drei Kilo schweren Akku platziert – am Rahmen oder unterm Gepäckträger? Das alles verändert ganz entscheidend den Schwerpunkt des Rades, lernen wir und erfahren auch, dass zwei Hersteller sich nach Meinung Hochraths beim Thema Antrieb am Markt durchzusetzen scheinen: Panasonic und Bosch. „Beide Firmen stellen die derzeit besten und alltags-tauglichsten Motoren her. Der eine ist sehr durchzugsstark, der andere eher gutmütig.“

Die zwei Pedelecs, die wir an diesem Wochenende testen, sind mit beiden Antriebssystemen ausge-

stattet. Das Kalkhoff Pro Connect C 8-G hat einen Panasonic-Motor, das Velo de Ville E-T40 bringt ein Bosch-Antrieb auf Touren. 30 Minuten sind mittlerweile vorbei – und Hochrath ist noch lange nicht am Ende. Denn jetzt geht es an die Erklärung der Einstellungen, mit denen man den Grad der Motorunterstützung während der Fahrt bestimmen kann. Das Kalkhoff-Rad hat drei Stufen: Low, Medium und High; bei Velo de Ville kann man auf einem sehr übersichtlichen, abnehmbaren Display nicht nur zwischen Eco, Tour, Sport und Speed wählen, es gibt in den vier Kategorien jeweils noch drei Leistungsstufen – macht zusammen zwölf Möglichkeiten, die das Fahren mit diesem Pedelec zu einer sehr persönlichen Sache machen. Denn es lässt sich – wie wir später feststellen werden – sehr fein auf das eigene Kö-

nnen und die sportliche Herausforderung einstellen.

Ganz zum Schluss weist Hochrath uns noch in die Geheimnisse des Energiespeichers ein. Fünf rote Diodenlämpchen zeigen am Kalkhoff-Rad an, dass der Akku voll geladen ist. Soll wieder Saft aufgefüllt werden, lässt sich der quaderförmige Kasten, der mit Kunststoff gegen Feuchtigkeit und mit einem Schloss gegen Diebstahl gesichert ist, leicht mit einem Handgriff aus der Halterung am Rahmen unter dem Sattel herausnehmen. Das Aufladegerät mit Stromkabel ist so etwas wie das Notfallkit, „man sollte es immer dabei haben“, gibt uns das Fachmann noch mit auf den Weg.

Der nächste Tag zeigt keine Wetterbesserung: Regenschwere dunkle Wolken türmen sich am Himmel über unserem Startpunkt am Bahia-Bad im münsterländischen Bo-

cholt. Mittags um kurz nach eins zeigt das Thermometer wieder mal nur sechs Grad an, es nieselt leicht, und der Wind bläst kräftig mit fünf Beaufort aus Nordost. Genau in diese Richtung wollen wir – nach Holland. Während die Bahia-Besucher schnurstracks auf die Sauna lossteuern, schwingen wir uns auf die Räder.

Ins Schwitzen kommen wir nicht so schnell. Die Pedelecs fahren sich im niedrigsten Modus wie ganz normale Fahrräder. Nur spürbar leichter, wie sich schon auf den ersten Metern zeigt. Besonders der Antritt fällt weniger schwer; „stark im Anzug“, wie man bei PS-protzenden Automobilen sagen würde, erweist sich das Velo de Ville. Noch dosieren wir die elektrische Unterstützung durch den 250 Watt starken Motor vorsichtig. Doch schon bald kommt eine lange, wenn auch mäßige Steigung – Gelegenheit, mehr Schub durch einen kurzen Tipp auf das Display anzufordern. Sofort geht's leichter, wir fliegen die Anhöhe nahezu mühelos mit lässigen 20 km/h hinauf und kommen auch hier nicht ins Schwitzen. Das macht Spaß.

Doch nicht lange, dann fordert der launische April zu weiteren Experimenten auf. Plötzlich stemmt sich uns der kräftige Wind wie eine Gummilwand entgegen, Regen, vermischt mit harten Graupelkörnern, schneidet uns ins Gesicht. Wieder

müssen die Pedelecs mit „High“ und „Speed“ alles geben. Wir treten weiter auf der langen Geraden Richtung „grüner Grenze“ wie hartge-sottene Rennradler in die Pedale. Immer noch 22 km/h. Das Gesicht schmerzt von der permanenten Graupelbefeu-erung, die Oberschenkel fühlen sich gut an. Das hätten wir mit einem Tourenrad nie so locker geschafft.

Nun wollen wir die Spitzengeschwindigkeit von 25 km/h knacken. Mittlerweile rollen wir über holländischen Asphalt, der Wind schiebt sanft von hinten. Jetzt können wir es wagen: Motorleistung volle Pulle und rein in die Pedale. 25 km/h sind schnell erreicht, wir gleiten dahin und werden hart gebremst. Bei rund 25 km/h ist Feierabend, „abgeregelt“ nennen das die Experten: Wenn der Punkt erreicht ist, tritt man quasi gegen den Akku an. Jetzt wären wir mit herkömmlichen Rädern eindeutig schneller.

Wie schön muss die Landschaft erst sein, wenn die Sonne scheint, es warm ist und kaum ein Lüftchen weht? Zwei Fischreiher fühlen sich durch die beiden einsamen Radler gestört und fliegen davon, Hasen schlagen auf dem sattbraunen Acker Haken, später sehen wir noch einen Fasan. Herrlich. Doch die nächste Herausforderung wartet schon hinter der Kurve.

Fortsetzung auf der Seite M 2



Viele Funktionen – das Display am Velo de Ville.



Perfekt: die Platzierung des Akkus bei Kalkhoff.



Das Kalkhoff-Rad hat drei Unterstützestufen.



Bequem: Der Akku von Bosch lässt sich an jeder Steckdose aufladen.