

V-MAS2

# Unterwegs mit dem Pedelec

Fortsetzung von Seite M 1

Der Radweg führt über eine alte ausgemusterte Bahntrasse Richtung Winterswijk. Uralte Eichen und Birken säumen rechts und links die sandige, mit Schlaglöchern übersäte Strecke. Die Pedelecs erweisen sich auf der ruppigen Piste als nicht gerade rückenschonend. Leider fehlt bei beiden Rädern, die immerhin zwischen 2200 und 2500 Euro kosten, eine Federung in der Sattelstütze. Wir fahren mit der niedrigsten Motorunterstützung und verbessern so unser Reichweiten-Konto. Die kleinen Bergetappen, die Sprints und der kilometerlange Kampf mit dem Gegenwind haben Energie gekostet. Der Akku am Velo de Villa zeigt nur noch drei von insgesamt fünf Balken an; die drei Balken beim Kalkhoff sind auf zwei zusammenschmolzen. Da wir jetzt fast ohne Unterstützung fahren, schraubt sich die Reichweite aber schnell auf 38 Kilometer. Würden wir jetzt wieder Gas geben, wäre das Polster schnell aufgebraucht. Noch acht Kilometer bis Winterswijk – das reicht. Energiesparender Fahrstil zahlt sich auch bei Pedelecs aus.

Die kleine niederländische Grenzstadt empfängt uns nach 22 Kilometern, 75 Minuten Fahrzeit und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 18,4 km/h mit Glockengeläut. Es ist Nachmittag, 14.30 Uhr. Zeit für Uitsmijter („Strammer Max“), eine Portion Bitterballen (panierte, mit Fleischragout gefüllte Kroketten) und „twee lekker Pilsjes“. Einkehr in „de Revolutie“. Die Kneipe am Markt ist nicht nur schön, sie hat auch überall Steckdosen. Chef Harry Lenting hat nichts dagegen, dass wir während des Essens unsere Akkus aufladen. Ganz voll sind sie nach eineinhalb Stunden zwar nicht, aber für die verbleibenden 23 Kilometer bis Bocholt wird es reichen.



Die Tester: Pia Terheyden und Michael Peitsch. FOTOS: H.-J. BAUER, HERSTELLER



Im niederländischen Grenzgebiet Achterhoek gibt es eine Vielzahl an Fahrradrouten, die sehr gut ausgeschildert sind.

FOTO: TERHEYDEN

Wir tauschen die Räder. Kleine Unterschiede sind sofort erfahrbar: Das Kalkhoff-Rad ist etwas schwerfälliger im Antritt, dafür ist sein Akku besser platziert, nämlich mitten im Rahmen, und es bietet weniger Zuschalt-Varianten. Wer also ein Pedelec oder E-Bike kaufen will, ist auf jeden Fall gut beraten, mehrere Modelle probefahren. Und das nicht nur bis zur Straßenecke. Schnell lassen wir Winterswijk hinter uns, auf Asphalt radelt es sich mit den Pedelecs am bequemsten. Für den Rückweg wählen wir den direkteren Weg zur Grenze. Ohne es zu bemerken, haben wir sie schon passiert. Auf deutscher Seite geht's durch ein Waldgebiet, vorbei an kleinen Wochenendhäuschen und frisch gepflügten Äckern. Nun wollen wir etwas schneller sein und lassen uns vom Motor antreiben. 20 km/h ist eine passable Reisegeschwindigkeit. Doch das kostet Energie: Am Ziel hätten wir noch für 15 Kilometer Strom gehabt. Ganz unspöttlich, wie von manchem Skeptiker befürchtet, war der Pedelec-Test nicht: Treten muss man immer noch selbst. Und manchmal nicht zu knapp. Dazu ist eine Tour von rund 45 Kilometer auch kein Pappenstiel. Eins aber ist zu kurz gekommen: das Schalten. Vor lauter Ausprobieren der PS-Hilfen haben wir fast vergessen, dass

die Räder ja auch noch eine ganz normale Schaltung haben. Acht Gänge stehen immerhin zur Verfügung, völlig ausreichend für Touren wie diese. Fazit: Es hat Spaß gemacht, die Pedelecs zu testen. Sie bieten jederzeit Unterstützung, und manchmal besonders willkommene: beim An-

fahren, an Steigungen, bei Gegenwind. Und sie erweitern den Aktionsradius. Wenn man maßvoll mit der Kraft der Akkus umgeht oder Gelegenheit hat, sie zwischendurch aufzuladen. Und wer für eine „normale“ Radtour nicht fit genug ist, der wird das Pedelec sehr zu schätzen lernen. Für andere wird es (zu-

nächst) eine schöne Abwechslung bleiben. Als eigenes Zweitrad allerdings wird wohl kaum einer ein Pedelec fahren: Dafür ist es einfach zu teuer.

**INFO** Die beiden Testräder wurden gestellt von der Firma Hochrath, Dinxperloer Straße 268, 46399 Bocholt; www.hochrath.de

## → TOURDATEN

**Strecke** Bocholt – Winterswijk – Bocholt  
**Länge** rund 45 Kilometer  
**Gelände** Wald- und Feldwege sowie Straße  
**Start/Ziel** Parkplatz am Bahia-Bad, Hemdener Weg  
**Route** Am Bahia-Bad Richtung Norden; an der ersten Kreuzung rechts in die Kollbeckerstege – immer geradeaus bis zur „grünen Grenze“; rechts dem Grenzweg folgen. Nach ca. 1000 Metern links in den Spiekerdijk abbiegen, dann wieder rechts (Driehonderdeterweg) der Route Nr. 30 Richtung Winterswijk folgen. Der Weg nach Winterswijk ist Teil des Fietsroutenetwerk Achterhoek und gut markiert. Ziel ist der Marktplatz mit seiner Kirche, die schon von weitem zu sehen ist. Der Rückweg nach Bocholt folgt wieder der Oude Bochoitsebaan und führt dann weiter geradeaus durch ein Wäldchen Richtung Bocholt. Nachdem man Schloss Diepenbrock passiert hat, links (Schlossallee) und an der zweiten Kreuzung rechts (Vardingholter Straße). Am Ende rechts (Gerhard-Ahold-Straße), erste Kreuzung links und sofort wieder rechts (Im Ellerbrock). Über die Winterwijker Straße hinweg geradeaus bis zum Hemdener Weg. Rechts liegt der Parkplatz am Bahia-Bad.  
**Einkehr** De Revolutie, Markt 27, Winterswijk  
**Info** www.recreatieschap.nl



GRAFIK: DITTEIT

## → GETESTET

### Velo de Ville E-T40

**RAHMEN** Aluminium mit innen-verlegten Zügen  
**SCHALTUNG** Shimano 8-Gang Nexus  
**BREMSEN** Magura HS 11 Hydraulische Felgenbremse  
**ANTRIEB** Bosch Mittelmotor 36V mit Freilauf  
**LEISTUNG** 250 Watt  
**AKKU** Lithium-Ionen-Batterie 288 Wh  
**HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT** 25 km/h  
**REICHWEITE** 60 bis 80 Kilometer (bei mittlerer Nutzung, optimalen Bedingungen und vollständig geladener Batterie)  
**GEWICHT** 23,4 kg (ohne Akku)  
**PREIS** 2300 Euro  
**STÄRKEN** wirkt optisch sehr sportlich; sehr anzugstarker Motor; wegen zwölf Unterstützungsmodi (von Eco bis Speed) lässt sich das Rad sehr individuell fahren, abnehmbares Display mit vielen Funktionen; Aufladegerät mit Schnellladefunktion  
**SCHWÄCHEN** Antrieb regelt bei 25 km/h abrupt ab; drehfreudiger Motor ist gewöhnungsbedürftig, Akku unter dem Gepäckträger macht das Rad sehr hecklastig; keine Federung in der Sattelstütze



## → GETESTET

### Kalkhoff Pro Connect C 8-G

**RAHMEN** Aluminium mit innen-verlegten Zügen  
**SCHALTUNG** Shimano 8-Gang-Nabenschaltung Nexus Premium  
**BREMSEN** Shimano Deore XT V-Brake  
**ANTRIEB** Panasonic Pedelec mit bürstenlosem Mittelmotor und Freilauf  
**LEISTUNG** 250 Watt  
**AKKU** 16 V Lithium-Ionen-Batterie 468 Wh  
**HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT** 25 km/h  
**REICHWEITE** 140 Kilometer (bei mittlerer Nutzung, optimalen Bedingungen und vollständig geladener Batterie)  
**GEWICHT** 19,6 kg (ohne Akku)  
**PREIS** 2500 Euro  
**STÄRKEN** gutnütziger, solider Motor; komfortables und einfach zu bedienendes Display; optimale Platzierung des Akkus in der Fahrradmitte; geringes Gewicht  
**SCHWÄCHEN** Keine Federung der Gabel und des Sattels; Aufladen des Akkus dauert relativ lange



## Sechs Tipps für sicheres Radeln mit Strom

Sind E-Bikes gefährlicher als herkömmliche Fahrräder? – Experten sagen: Nein. Dennoch gibt es für den sicheren Gebrauch einige Tipps:

1. Wie bei allen technischen Geräten sollte man vor der ersten Fahrt die Betriebsanleitung genau studieren. Wer die Funktion und Arbeitsweise des Rads kennt, kann sich auf das Fahren konzentrieren und ist im Straßenverkehr nicht abgelenkt.
2. Regelmäßig den Luftdruck in den Reifen überprüfen. Angaben über den Minimal- und Maximaldruck stehen auf der Seitenflanke. „Man sollte dabei beachten, dass Pedelecs aufgrund des zusätzlichen Motors und der Batterie im Vergleich zum herkömmlichen Fahrrad schwerer sind. Deshalb ist ein höherer Reifendruck ratsam“, erklärt Gunnar Fehlau vom Pressedienst Fahrrad.
3. Der Vorteil des Pedelecs ist die elektrische Unterstützung beim Fahren – der Schub durch die Elektronik und den Motor. Vor der ersten längeren Ausfahrt sollte man nach Expertenmeinung das Schubverhalten zunächst mit niedrigen Unterstützungsstufen möglichst in

einer verkehrsberuhigten Straße testen und sich so mit der neuen Technik vertraut machen.

4. Auch auf dem E-Bike sitzt man gewöhnlich im Sattel. In technisch schwierigerem Gelände fährt man allerdings besser im Stehen. „Das schafft Raum zwischen Radler und Rad und erhöht den Aktionsradius des Fahrers“, sagt Fahrtechniklehrer Jan Zander.
5. Auch mit dem langsameren Fahren sollte man sich vertraut machen. Spurgetreues Fahren bei wenig Tempo lässt sich gut auf einem leicht abschüssigen Weg üben, in dem man immer wieder abbremsst. Droht das Rad zu kippen, dann hilft ein gefühlvoller Tritt ins Pedal und schon ist die Stabilität wieder da.
6. Das höhere Tempo und das Gewicht des Rades erfordern eine große Aufmerksamkeit beim Bremsen. Man sollte immer Vorder- und Rückbremse gleichzeitig bedienen, um die Kraft gleichmäßig auf das Rad zu verteilen. Denn wer beispielsweise nur die Vorderbremse einsetzt, läuft wegen der veränderten Schwerpunktverteilung leicht Gefahr, nach vorne über den Lenker abzusteigen und zu stürzen. pia

## → GUT ZU WISSEN

### Schnelle E-Bikes

Während der Elektromotor bei den sogenannten Pedelecs (Pedal Electric Cycle) auf eine Leistung von 250 Watt begrenzt ist und sich automatisch bei 25 km/h abregelt, kann das E-Bike auch ohne Muskelkraft fahren. Ähnlich wie ein Mofa hat es einen Gasbaudenzug am Lenker. Bei den E-Bikes endet die Motorunterstützung erst bei 45 km/h und einer Leistung von maximal 500 Watt. Die schnellen E-Bikes dürfen nicht ohne Kfz-Versicherung und Versicherungskennzeichen auf die Straße. Wer ein E-Bike fahren möchte, braucht eine Mofa-Fahrerlaubnis (ab 15 Jahren). Schnelle E-Bike-Fahrer dürfen nur Radwege außerorts befahren. In Ortschaften müssen sie auf die Straße. Es sei denn, sie haben den Motor ausgeschaltet, oder der Radweg ist für Mofas extra freigegeben. Helmpflicht besteht nicht. pia

### Druckmesser

Der richtige Druck im Reifen ist bei den Pedelecs ein ganz entscheidender Faktor. Schnell und präzise lässt er sich mit einem digitalen Messgerät ermitteln. Der „Airmax“ von der Firma Schwalbe funktioniert für alle Ventilarten. Experten raten, den Reifendruck einmal im Monat zu kontrollieren. FOTO: HERSTELLER

**INFO** Der „Airmax“ von Schwalbe kostet elf Euro und ist im Fachhandel erhältlich.



### Akkus

Die Energie für den Elektroantrieb stammt aus Akkus. Sie wiegen im Durchschnitt etwa drei Kilogramm und können an verschiedenen Stellen am oder im Rahmen angebracht sein. In der Regel befindet sich der Akku unter dem Gepäckträger, in oder unter den Gepäcktaschen, im Rahmendreieck oder zwischen Hinterrad und Sattelrohr. Häufig lässt sich der Akku abnehmen und abschließen. Der Energieverbrauch und damit die Reichweite ist stark abhängig von Faktoren wie Gewicht von Fahrer und Rad, Gegenwind, Steigungen und Temperatur. Die durchschnittliche Reichweite liegt bei 40 bis 50 Kilometern. Die Ladedauer beträgt bis zu 4,5 Stunden. Ein hochwertiger Akku hält zwischen drei und fünf Jahren. pia

### Großes Angebot

Pedelecs sind der Wachstumsmotor der Fahrradbranche. Dabei beschränkt sich das Angebot längst nicht mehr nur auf Trekking- und Tourenräder – es gibt mittlerweile auch Mountainbikes und Rennräder mit Stromantrieb. Zu den führenden Herstellern gehört neben Gazelle, Hercules, Kalkhoff, Riese und Müller, Winora und Velo de Ville auch die Firma Flyer. Die Schweizer werben mit einem Lastenrad als umweltfreundliche Alternative zum Zweitwagen.

**INFO** Das Lastenrad kostet ab 3690 Euro; www.flyer.ch



### Nachrüstkit

Das Nachrüsten von Standardrädern mit E-Antrieben ist aus Expertensicht schwierig. Das zusätzliche Gewicht von Akku und Motor sowie die steigenden Geschwindigkeiten erhöht die Belastungen des Materials. Zur Zeit bietet nur der Reiseradhersteller Utopia (www.utopia-velo.de) ein akzeptables 1999 Euro teures Nachrüstkit für seine Räder – je nach Einsatzzweck – einer bestimmten Belastungsprüfung unterzogen. pia