

Der Falt-Flitzer

Aus Großbritannien kommt ein faltbares Fahrrad mit E-Motor, das gut aussieht, viel Spaß macht und sogar ins Flugzeug passt

TEXT & FOTOS MARTIN NASS

Die oft zitierte Freiheit des Fliegens endet mit der Landung am Ausflugsziel: Wie kommt man nun weiter? Statt auf Taxi, Mietwagen oder eine sonstige Mitfahrgelegenheit in den nächsten Ort zu setzen, wäre es verlockend, einfach irgendein Vehikel auszupacken und damit loszudüsen. Die Lösung: ein Klapprad, womöglich sogar mit Elektromotor. Mit dem Gocycle des britischen Herstellers Karbon Kinetics ist ein solches Gerät auf dem Markt, das nicht nur cool und modern aussieht, sondern auch noch bestens fährt.

Um alle Funktionen des Gocycles GS nutzen zu können, braucht es ein Smartphone, auf dem die kostenlose Gocycle-App installiert ist. Die Registrierung ist schnell erledigt, per Bluetooth verbindet man das Handy mit dem eingeschalteten Fahrrad. Nun lassen sich verschiedene voreingestellte Modi auswählen, die man auch anpassen kann: So legt man fest, ab welcher Pedalkraft der E-Motor in der Vordernabe anspringt und mit welcher Leistung er die Beinarbeit unterstützt.

Im City-Modus schaltet er sich beispielsweise schon bei nur geringer Tretkraft mit einem hörbaren Summen hinzu und schiebt das Rad kräftig an, im Economy-Modus dagegen muss man schon kräftiger in die Pedale treten, um Motorunterstützung zu erhalten. Mit einem kleinen Druckschalter am Lenker, der »Boost-Taste«, springt der Motor sofort an und gibt volle Leistung, allerdings nur so lange, wie dabei weiter mitgekurbelt wird. Auf diese Weise lassen sich kleine und mittlere Steigungen bequem bewältigen. Bei allzu starken Steigungen kommt der Motor jedoch an seine Grenzen – ganz ohne Muskelkraft geht es eben nicht. Ansonsten reicht die Power locker aus, um eine Begleitung auf einem »echten« Fahrrad mitzuziehen.



Passt das? Gocycle GS ohne weiteres Zubehör wie Licht und Schmutzfänger vor einer Remos G3



Passt! Der Rahmen ist auf dem rechten Sitz verzurrt. So reicht der Platz auch noch für die Tasche mit Rädern und Sattel

Der Faltvorgang braucht ein wenig Ruhe und Übung, ohne Anleitung hat man zunächst keine Chance. Mit den Videos, die sich in der App starten lassen, hat man aber die kritischen Stellen mit ihren Handgriffen schnell drauf. Spätestens beim dritten Mal klappt's mit dem Klappen auch ganz ohne Blick aufs Handy. Zehn bis 15 Minuten sind realistisch, vor allem, wenn auch noch Beleuchtung, Schutzbleche oder weiteres Zubehör montiert wird. Zum erneuten Einklappen muss alles Zubehör wieder ab – außerdem auch immer die Räder. Diese sind aber mit einem raffinierten Schnellverschluss versehen, der eine rasche Montage ohne Werkzeug ermöglicht.

Mit der optional erhältlichen Docking-Station (Preis: 300 Euro), die wie ein zu dick geratenes Skateboard aussieht, lässt sich alles wunderbar kompakt verstauen. Unter der schützenden Hülle abgedeckt, zieht man das Gocycle dann wie einen Rollkoffer neben sich her. Die Rückbank etwa einer Cessna 172 bietet für das Paket ausreichend Platz, das man auch allein durch die Türöffnung bugsieren kann. Bei einem Tiefdecker sollte man beim Zwischenparken auf der Fläche allerdings darauf achten, dass die leichtrollende Docking-Station nicht runterrauscht. Zu zweit geht das Einladen in jedem Fall besser.

Schwierig und eng könnte es werden, das »angedockte« Gocycle durch eine schmale Gepäckklappe zu bekommen. Die Breite der Grundplatte (40 Zentimeter; Länge 80 Zentimeter) könnte bei vielen noch passen, doch das rund 22 Kilo schwere Gesamtpaket ragt mit 65 Zentimetern recht hoch auf. Im Zweifel nachmessen, ob es passt. Bei den allermeisten ULs stellt sich diese Frage gar nicht: Die Transporthilfe ist zu sperrig. Doch verstaut man das Rad »pur«, passt der geklappte Rahmen samt Transporttasche (Zubehör, 35 Euro) für die Laufräder und die Sattelstütze locker in eine Remos G3. Schmierflecke auf den Polstern gibt es wegen des komplett gekapselten Antriebs keine. (Danke an Klaus Delfs' Nord-Ostsee-Flugschule für das Testobjekt!)

Immer auf das Gewicht achten

Im Test ließ sich der Rahmen auch in einem Auto-Gyro Calidus auf dem hinteren Sitz verstauen. Baut man den Stick im hinteren Tragschrauber-Cockpit aus, passt die Tasche mit den Rädern problemlos rein. Generell muss man natürlich darauf achten, dass der Fahrradrahmen nicht Steuerknüppel oder andere Bedienelemente behindert und alle Ruderwege freigängig bleiben. Nicht zuletzt: Selbst bei einem großen Gepäckfach muss man aufpassen, ob es dafür zugelassen ist, die je nach Ausstattung 17 bis 18 Kilo aufzunehmen, ohne dass der Schwerpunkt aus dem Limit läuft.

Und wie fährt sich das Gocycle? Wirklich gut! Der gedämpfte Rahmen schluckt in Verbindung mit den breiten 20-Zöllern auch Kopfsteinpflaster gut weg, recht deutlich spürt man dagegen kleinere Unebenheiten, Schlaglöcher und Querrillen auf Feldwegen – allerdings waren die Reifen für die Testtouren, vorwiegend auf Straße, eher hart aufgepumpt. Auf Asphalt surrt das Bike flink dahin, die Dreigang-Nabe (Shimano Nexus) kommt bei etwa 32 km/h an ihre Grenzen. Die hydraulischen Scheibenbremsen packen ausgezeichnet zu, die Sitzposition macht auch längere Touren nicht zur Strapaze. Ohne Motorunterstützung bleibt das Rad angenehm leichtgängig – doch die Boost-Taste verführt immer wieder dazu, sich auch bei leichten Steigungen einen Extra-Schub zu holen.



1



2



3

1 Sauber »Clean-drive« nennt Karbon Kinetics den gekapselten und wartungsfreien Antrieb. Er wird seinem Namen gerecht **2 Geht auch so** Mit der optionalen Docking-Station wird aus dem Gocycle ein kompakter Rollkoffer, hier auf der Rückbank einer Cessna 172 **3 Boxenstopp** Die 20-Zoll-Laufräder sind mit Schnellspannern rasch an- und abmontiert und untereinander austauschbar

Wie es um den Ladezustand steht, verrät die Gocycle-App, und um diese im Blick zu haben, schnallt man das Handy einfach, aber effektiv mit zwei elastischen Schlaufen am Lenker fest. Im Display erscheint dann ein digitales Cockpit mit konfigurierbaren Datenfenstern, auch die Betriebsmodi lassen sich damit umschalten. Die vom Hersteller angegebene Reichweite von etwa 65 Kilometern erscheint plausibel, eine Rückgewinnung von Energie beim Bremsen oder Bergabfahren gibt es jedoch nicht. Die Lithium-Ionen-Akkus (13,5 Ah, 22 Volt, 300 Wh) verschwinden komplett im Rahmen, lassen sich aber bei Bedarf leicht austauschen, verspricht der Hersteller. In etwa sieben Stunden lädt das mitgelieferte Ladegerät die Akkus wieder auf, für 120 Euro ist ein stärkeres Gerät erhältlich, das die Ladezeit halbiert.

In der Basis-Version kostet das Gocycle GS 2799 Euro, darin enthalten sind neben dem Ladegerät unter anderem noch ein Spiralschloss, ein roter und ein weißer Reflektor und der Zweibein-Ständer. Für den Straßenbetrieb unerlässlich ist das Licht-Set (110 Euro, Versorgung aus dem Bord-Akku). Eine sinnvolle, aber teure Investition sind die Schmutzabweiser aus Kunststoff für die Räder, sie kosten 45 Euro – pro Stück. Ein Gepäckträger schlägt mit 250 Euro zu Buche und verlangt zudem nach einem speziellen Rücklicht (55 Euro).

Bestellt werden kann das Gocycle übers Internet, die Adresse lautet gocycle.com. Dort findet man auch Händler-Adressen, bei denen man das Rad selbst abholen und bei Bedarf warten lassen kann.



Kommandozone Bei aktiver Bluetooth-Verbindung wird das Smartphone per App zum digitalen Cockpit



25 KM/H

So schnell dürfen in Deutschland Fahrräder mit elektrischem Hilfsmotor fahren, ohne dass sie ein Versicherungskennzeichen benötigen. Über 25 km/h hinaus muss der Motor abschalten