

# Elektro Radd

MEGATREND E-SCOOTER

## E-Scooter oder E-Bike: Was ist besser?

MARKTFÜHRER BOSCH

## HiTech-Feuerwerk für 2020

NEUER REICHWEITEN-TEST

## Das leistet die neue Motoren-Generation

GROSSER VERGLEICHS-CHECK

## Die besten E-Bike- Versicherungen

# Premium-Klasse! 8 Tourer im Test



# Bergauf, 30% bei 30°

FOTO: KENO DERLUN/SCOTT

## Liebe Leserinnen und Leser,

Fahren statt stoßen“, tönt mir noch immer der Zuruf eines bikenden Eidgenossen im Ohr, vor 14 Jahren, im Engadin, als ich mein „Bio Bike“ schwitzend Richtung Pass schob. Seitdem versuche ich stets im Sattel zu bleiben, selbst wenn sich steilste Rampen auftürmen. Auch aus der gelernten Erfahrung heraus, dass Fahren immer leichter als Schieben ist.

Mit meinem normalen Trekkingrad hatte ich immer bei > 20 Prozent Steigung zu kämpfen. Neben dem hohen Kraftaufwand muss man auch permanent das zum Abheben neigende Vorderrad im Griff haben – mit einem weit vorgelagerten Körperschwerpunkt. Dieser Trick sorgt dafür, dass der Reifen am Boden bleibt – eine Schinderei auf heißem Asphalt, bei 30 Grad die Hölle.

Ziemlich cool läuft dagegen die Berg-Attacke mit einem E-Bike ab. Sogar bei 30 Prozent Steigung wie am Lago d’Iseo (Bild).

Durch den in Tretlagernähe platzierten Motor besitzt es einen tiefen Schwerpunkt, der ein Abheben des Vorderrads sogar bei > 20 Prozent Steigung verhindert. Ein weiteres Sicherheits-Plus, das E-Bikes den Fahrrädern voraus haben. Außerdem erzeugen Kurbel- und Motorschub einen angenehm kühlenden Fahrtwind. Auch der Puls bleibt im grünen Drehzahlbereich. Klettern mit E-Bikes – echt genial.

Bleibt die Frage: Wie weit reicht der Akku, wenn es nur bergauf geht? Um das zu ermitteln, führte unser „Bergtest“ bisher zum Stilsferjoch. Wo wir, trotz Auflastung auf 120 kg, mit 500-Wh-Akkus auf der Passstraße (9-11%) beachtliche 23 km Reichweite erreichten. Alles neu: Um die Reichweiten einer Mittelgebirgs-Tour mit Auf- und Abfahrten realitätsnah abbilden zu können, führten wir einen „Über-3-Berge-Bergtest“ durch – im Bayerischen Wald.

Von wegen Sommer und eitel Sonnen-

schein. Im Bayerischen Wald erwarteten uns drei Tage Dauerregen. Kühle 13 Grad, Nässe bis auf die Haut, trotz Regenkleidung und Überschuhen! Dennoch waren 60 Kilometer Reichweite mit jedem der 12 Antriebssysteme drin, gut zu wissen. Welche besonders effektiv arbeiten und Sie darüber hinaus weiterbringen ... Seite 14.



Daniel O. Fikuart, Chefredakteur

# So weit die Akkus tragen Über alle Berge



14

Wir haben die Kriterien für unseren Bergtest komplett überarbeitet. Nun zeigt eine repräsentative Tour, wie lange eine Akkuladung reicht. Kleine Randnotiz: Beim Test hat es geschüttet wie aus Kübeln!



20



34

Traumräder zeichnen sich vor allem durch Langlebigkeit, solide Komponenten und eine Spur Extravaganz aus. Wir haben uns acht Premium-Tourer vorgenommen, die diese Ansprüche erfüllen wollen.

## Elektro Rad

### Großer ElektroRad-Bergtest

#### Impressionen Bergtest 2019

Regen, Sturm und steile Rampen ..... 14

#### Alles anders

Neues Konzept: Echte Tour statt einem Berg..... 18

#### Zehn Mittelmotorsysteme

Auf der Suche nach dem Reichweitensieger .... 24

#### Alber Neodrives Hecknabenmotor

Wie schlägt sich der Exot mit Rekuperation? ... 30

#### Die neue Klasse

Erster Reichweitentest mit E-Rennrädern ..... 32

#### MOTOREN-SPEZIAL: Das kommt 2020

Neues von Bosch, Brose, Panasonic & Co ..... 66

### Test & Service

#### Premiumtourer

Acht Traumräder für lange Ausritte ..... 34

#### Packtaschen

Alles dabei ..... 48

Klassische Radtaschen ..... 50

Bikepacking: Mehr als ein Trend ..... 56

#### Dauertest – Fahrräder

So schlagen sich Pedelecs im Alltag ..... 60

#### Dauertest – Produkte

Zubehör für Immerradler..... 64

#### Versicherungen

Unterschiedliche Policen im Vergleich ..... 106



90

Seit Juni gehören sie zum Stadtbild: E-Scooter. Für die einen sind sie ein Aufbruch in die Zukunft, für die anderen ein Ärgernis. Wir sind einige Modelle Probe gefahren. Außerdem nehmen wir den neuen Trend insgesamt unter die Lupe.



Radreisen boomen. Doch wie bekommen Urlauber ihr Gepäck unter? Ganz einfach: Mit klassischen Radtaschen oder per Bikepacking. Wir zeigen die Unterschiede.

# INHALT



122



Früher jagte er auf Ski nach Sekunden, mit dem Elektrorad lernt er nun die Entschleunigung kennen: Ex-Skiprofi Stephan Görgl zeigt uns seine Heimatregion, den Naturpark Karwendel.

48

## SPEZIAL Mikromobilität

### Spaßmobile für kurze Strecken

Das sind E-Scooter ..... 90

### De jure und de facto

Was ist erlaubt – und was nicht? ..... 92

### E-Scooter-Versicherungen

Besser auf Nummer Sicher gehen ..... 95

### Serie: Gastbeitrag

David Binnig: politische Bankrotterklärung. .... 96

### Interview mit Unfallforscher

„Das Risiko der E-Scooter wird unterschätzt“ ... 97

### Das sind die neuen Flitzer

Ausprobiert: Scooter, Boards und Bikes. .... 98

## Reise

### Leserreisen

Mit ElektroRad in den Spreewald und die Rhön . 116

### Reisenews

Neue Touren in Südtirols Tälern ..... 118

Geheimtipps für die Südpfalz ..... 120

### Reportage

Traumregion Seefeld-Karwendel ..... 122

## Rubriken

Editorial ..... 3

News ..... 6

Forum ..... 11

Kleinanzeigen ..... 112

Vorschau und Impressum. .... 130



Moderner, digital  
und interaktiv

# Der neue Radclub

Ob Pendler, Genussfahrer oder Radurlauber – der Radclub widmet sich seit 1997 leidenschaftlichen Fahrradfahrern. Über 20 Jahre nach der Gründung geht der Radclub ([www.radclub.de](http://www.radclub.de)) mit einem neuen Design an den Start: moderner, digital, interaktiver – und mit noch besseren Vorteilen.

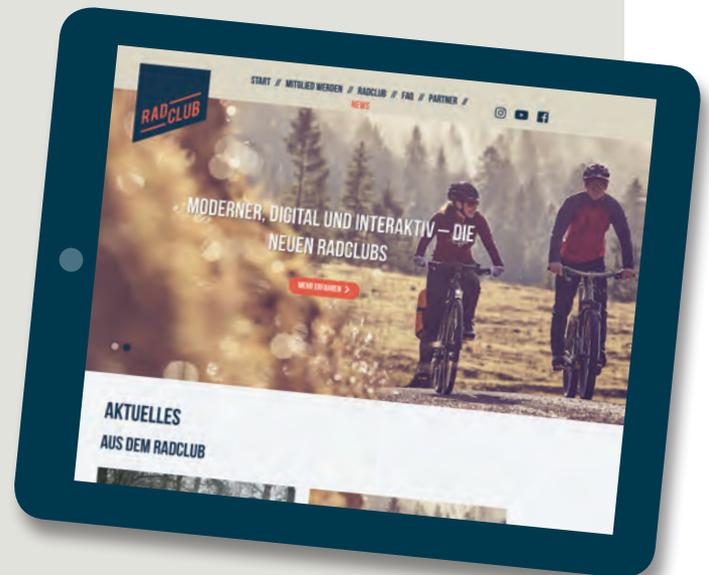
Den Radclub-Mitgliedern bietet die Tochter des Verlags BVA BikeMedia, in dem auch dieses Magazin „ElektroRad“ erscheint, attraktive Leistungen an, die den Alltag auf dem Rad noch schöner machen. Zum neuen Angebot gehören leistungsstarke Versicherungen, ein günstiges Magazin-Abo, kostenlose und günstige Leihräder, Gewinnspiele und attraktive Rabatte bei Services rund ums Radfahren. Weiterhin können sich Radclub-Mitglieder mit ihren Fragen zu Technik, Reisen oder Versicherungen an die Radclub-Experten wenden, die in einer Facebook-Gruppe Rede und Antwort stehen (weitere Infos zu den Leistungen sind im Kasten zu lesen). Auch bei Leserreisen erhalten Radclub-Mitglieder einen Rabatt (siehe Seite 118). Die Jahresmitgliedschaft

kostet 59 Euro oder umgerechnet rund 5 Euro pro Monat.

Ergänzt wird der inhaltlich und optisch rundum modernisierte Radclub durch den ganz neuen RennRad Cycling Club (R2C2, im Internet unter [www.r2c2.club](http://www.r2c2.club)), einer Community aus sportlichen Radfahrern, die ebenfalls von einer gemeinsamen Mission getrieben werden – der schönsten Leidenschaft der Welt. Im Zentrum des Angebots stehen neben attraktiven Angeboten rund ums Rennradfahren auch hochkarätige exklusive Veranstaltungen. Betreut werden die R2C2-Mitglieder von zwei prominenten Sportlichen Leitern, dem Mailand-Sanremo-Sieger Gerald Ciolek und dem Ötz-taler-Champion Bernd Hornetz.

## Das Angebot des neuen Radclubs

- Schutzbrief- & Rechtsschutzversicherung bei der ARAG inklusive (günstig zubuchbar sind eine Unfall- und Haftpflichtversicherung)
- 20% Rabatt bei einer Fahrradversicherung von hepster
- Digitalabo „aktiv Radfahren“ oder „ElektroRad“
- Teilnahme an exklusiven Gewinnspielen
- Teilnahme an exklusiven digitalen Messen, bei denen Experten der Radbranche neue Trends und Fahrradteile präsentieren
- Zugang zu Facebook-Gruppe mit Betreuung durch Experten der Radbranche
- Teilweise kostenloser Zugriff auf Leih- und Testräder über die Plattform ListnRide
- Kostenloser ErgoCheck im Fachhandel (Überprüfung der Sattel- und Lenkerposition) mit dem Partner SQlab
- 50% Rabatt bei einer Fahrtechnischschule (z.B. E-Bike-Führerschein) bei unserem Partner Rock my Trail
- Die Jahresmitgliedschaft kostet 59 Euro



## Neue Heimat für „Fette Reifen Rennen“



Der Radclub hat sich seit seiner Gründung 1997 der Mission verschrieben, das Radfahren insbesondere bei Kindern und Jugendlichen zu fördern – mit großem Erfolg: Unterstützt von Partnern aus der Radbranche konnte der unter dem Verlagsdach der BVA BikeMedia angesiedelte Radclub zahlreiche Initiativen und Veranstaltungen zur Förderung des Nachwuchses anstoßen und selbst organisieren, darunter die „Fette Reifen Rennen“: Das sind jährlich über 100 Radrennen, die der Radclub gemeinsam mit dem Bund Deutscher Radfahrer und

örtlichen Radsport-Vereinen veranstaltet. Über 20 Jahre nach dem Start des Clubs hat sich die Ausgangslage verändert. Weitere Akteure wie die AKTIONfahRAD (www.aktionfahrad.de) engagieren sich, um Kinder und Jugendliche aufs Rad zu bringen. Vor diesem Hintergrund kooperiert der Radclub mit der AKTIONfahRAD und hat die Organisation der FRR zum 1. April 2019 übergeben. Die BVA BikeMedia unterstützt das Ziel der Förderung des Radfahrens bei Kindern und Jugendlichen aber weiterhin. Die Angebote beider Initiativen ergänzen sich komplementär.



Zur Person

**Daniel Lenz,**  
**Leiter des Radclubs**

Daniel Lenz ist Leiter des Radclubs und des RennRad Cycling Clubs (R2C2) und seit vielen Jahren passionierter Rennradfahrer. Er ist ausgebildeter Journalist und Autor mehrerer Radsport-Bücher (am 28. Juni 2019 erschien im Covadonga Verlag das Buch „Flamme Rouge“, in dem sich bekannte Radprofis an Schlüsselmomente ihres Rennfahrerlebens erinnern). Spezialisiert ist er beruflich auf die Produkt- und Geschäftsmodellentwicklung in Fachverlagen.

ElektroRad-Reichweiten-Test 2019

Bergtest 2.0

# Berg- und Talfahrt

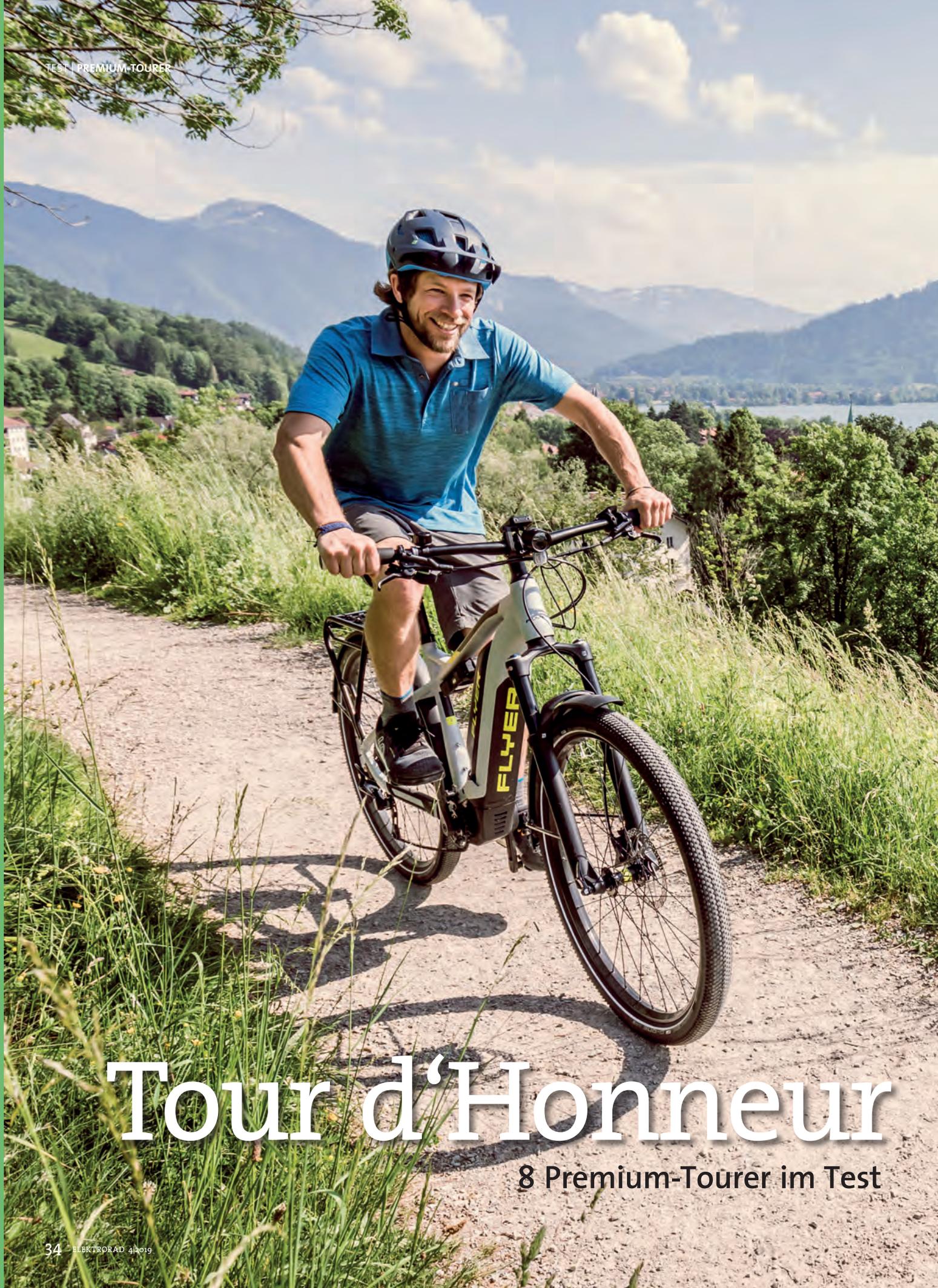
Pässe nur bergauf? Macht kaum einer. Um die Reichweiten bei einer Mittelgebirgs-Tour mit ihren Auf- und Abfahrten abzubilden und reale Reichweiten zu ermitteln, entwickelten wir den „Tour-Reichweiten-Test“ und fuhren ihn im Bayerischen Wald aus. Welche Motoren überflügeln die Konkurrenz?

REDAKTION: GEORG ZEPPIN

FOTOS: GIDEON HEEDE, DANIEL O. FIKUART, GEORG ZEPPIN







# Tour d'Honneur

8 Premium-Tourer im Test



REDAKTION: GEORG ZEPPIN  
FOTOS: GIDEON HEEDE

Sommerzeit, Reisezeit. Die richtige Zeit für eine schöne Radtour. Eine Spritztour am Nachmittag gefällig? Lieber gleich am Wochenende die Gegend erkunden oder auf einer mehrtägigen Radreise einfach mal abschalten. Wir haben spannende Tourenräder für unterschiedlichen Anforderungen ausprobiert.

#### WELCHES RAD FÜR WELCHE TOUR?

Welchen Herausforderungen muss ein richtiges Tourenrad gewachsen sein? Kommt, wie so oft, darauf an! Je nachdem, wohin man mit dem Rad fahren will, ob man nur auf der Straße fahren möchte oder ob es auch mal abseits der Asphaltstrecke geht. Einen Unterschied in der Ausstattung macht natürlich auch, wie weit die Route sein soll.

Für kurze Ausflüge bis zu zwei Stunden mit inkludierter Kaffeepause sind die Anforderungen ans Rad verhältnismäßig gering. Minimalanforderung ist, dass das Rad für die eigenen ergonomischen Voraussetzungen passt.

Komfortabel, tourenfreudig und reisetauglich – so muss der ideale E-Tourer sein. Acht Premium-Trekkingbikes, darunter solche mit ABS-Brems-System, Edelloptik oder Titan-Rahmen, stellten sich unserem Test. Jedes anders, jedes einzigartig.

Packtaschen

# Alles dabei

Radreisen verbindet. Egal, wo auf der Welt, egal, unter welchen Umständen. Wenn sich zwei Radfahrer zufällig treffen, haben sie viele gemeinsame Themen. Besonders über das Gepäck wird leidenschaftlich kontrovers diskutiert.

REDAKTION: JENS KOCKERBECK, STEPHAN KÜMMEL, GEORG ZEPPIN, DANIEL O. FIKUART.

**H**ey, ihr müsst Deutsche sein! Euch erkennt man immer an dem vielen Gepäck!“ So freundlich und mit breitem Grinsen wird man gelegentlich in der Welt von britischen Radreisenden begrüßt. „Wir fahren immer reduziert“, geht die Klischee-Kutsche lachend weiter. „Eine Radhose, ein Trikot, dazu eine Hose, eine Unterhose und ein Hemd für die Stadt. Kann man alles wieder waschen. So sind wir leichter und besser unterwegs“, endet die mit britischem Understatement ausgeführte Klassifizierung in Sachen Reduzierung aufs Wesentliche.

Egal, ob sieben Sachen oder siebzig. Wer mit dem Rad unterwegs ist, benötigt ausreichend Möglichkeiten, seine Ausrüstung zu transportieren. Je nach Einsatzzweck, Reisedauer und Reiseziel mit unterschiedlich großem Stauraum, Radtaschen gibt es für alle Bedürfnisse.

## DER ANFANG: SEGELTUCH

Die ersten speziellen Fahrradtaschen waren aus Segeltuch, auch Canvas genannt, genäht. Das kräftige Gewebe aus Naturfasern ist so dicht gewirkt, dass Wasser nicht oder nur schwer eindringt. Auch heute ist

der robuste Stoff noch sehr beliebt und wird gerne in klassischer Optik verarbeitet. Gewachst oder ähnlich imprägniert werden sie zusätzlich wasserabweisend. Gewachste Baumwolltaschen werden gerne mit klassisch englischem Radreisestil verbunden.

## SIEGESZUG DER PLANENTASCHEN

Dennoch, einem gewissen Hartmut Ortlieb haben die eben doch nicht ganz wasserdichten Packtaschen auf einer verregneten Englandreise Anfang der 80er-Jahre einen nassen Schlafsack und schlaflose



FOTO: FLYER

Nächte beschert. LKW-Plane brachte ihn schließlich zu einer kreativen Lösung. Mit Rollverschluss und verschweißten Nähten wurden die Taschen wasser- und dazu staubdicht. Eine moderne Adaption der Gewebetaschen besteht häufig aus robusten, abriebfesten Nylongeweben. Nicht selten sind diese Taschen zusätzlich innen versiegelt.

Wasserdicht oder nicht, das beschäftigt seitdem die Radreisegemeinde. Fans haben beide. Vorzüge – und Nachteile – auch. In den Planentaschen bleiben trockene Sachen zwar trocken, feuchte aber auch feucht. Ein gutes Vortrocknen, dicht einpacken oder gelegentliches Lüften sind angeraten. Baumwolltaschen können „atmen“, lassen die Feuchtigkeit aber eben auch nach innen. Eine Krux, die ohne Kompromisse keine Lösung bringt. Ei-

ner ist, die Stoff-Taschen von außen zu verhüllen. Das hält sie nicht nur trocken, sondern meist auch sauber vom Schmutz der Straße. Gerade Hotelreisenden ist es oft wichtig, sauber in die Lobby zu treten. Ein weiterer Kompromiss, in den Canvas-Taschen zusätzliche Plastikbeutel zu verwenden. Das hilft zudem bei der Ordnung und Übersicht, was für alle Packer sinnvoll ist. Wer kleine Pakete in farbige Packbeutel packt, behält die Übersicht: Unterwäsche in den einen, Trikots in den anderen. .

### EUROPÄISCH REISEN

In Europa behängt man klassischerweise ein Trekking- oder Reiserad mit Packtaschen mit Roll- oder Deckelverschluss und nutzt dafür Heck- und Frontträger, sowie den Lenker. Für Alltag und Kurztrips kommen als erste Wahl ein bis zwei Taschen für den Gepäckträger zum Einsatz, im nächsten Schritt ergänzt um eine Lenkertasche. Wer eine längere Reise plant, hängt an den Vorderradträger, den Lowrider, seines reisetauglichen Rades zwei weitere, meist kleinere Taschen. Zusätzliches Gepäck, oder sogar ein Koffer kommen quer auf den Gepäckträger.

### AMERIKANISCH REISEN

Vor allem mit Gravelbikes (ähneln geländegängigen Rennrädern) kommt das Bikepacking über den großen Teich als Trend zu uns. Seinen Ursprung hat es bei Mountainbikern in Nordamerika, die ihr Rad gerne für längere Touren oder Mehrtagesrennen im Selbstversorgermodus einsetzen. Um den Fahrspaß nicht zu verlieren, bleibt das Gepäck kleiner und überschaubarer als beim typisch europäischen Reise-

Die Art, sein Rad zu bepacken, ist eng mit den Gegebenheiten an Mountainbikes verknüpft, die keine Gepäckträger, dafür aber Federungen besitzen. Zudem soll auch die Beweglichkeit im Gelände erhalten bleiben. Seitlich abstehendes Gepäck stört da nur. Mit speziellen Taschen kommt die Ausrüstung im Rahmendreieck, am Lenker und an der Sattelstütze unter. An einem E-Bike begrenzt möglicherweise ein im Rahmeninneren montierter Akku die Größe der Rahmentasche. Bei man-

chen ungefederten Modellen und je nach Gelände können spezielle Taschen und Gepäckhalter an den Gabelscheiden montiert werden. Auch Gepäckträger kommen manchmal zum Einsatz.

Weitere Informationen, eine Übersicht und verschiedene Taschensets finden Sie ab Seite 52.

### ZENTRAL PACKEN

Auf einen guten Schwerpunkt zu achten, ist zentrales Thema für alle Reiseradler. So bleibt das Fahrgefühl sicher und die Fahrfreude erhalten. Deshalb sollten Sie schwere Teile Ihres Radreisegepäcks möglichst tief und zentral am Rahmen unterbringen. Ein Kocher kann etwa in der Rahmentasche verstaut, Zelt und Zeltgestänge gut auf dem Gepäckträger transportiert werden. Ist es nicht zu schwer, ist auch der Lenker ein guter Ort. Alternativ findet dort die leichte Isomatte Platz.

Wo man was hinpackt und unterbringt, ist natürlich jedem selbst überlassen. Erfahrene Weltradler gehen allerdings systematisch-schematisch vor. So hat etwa der europäisch reisende Tilmann Waldthaler einen festen „Wohnungsplan“: „Meine Küche ist vorne links, meine Werkstatt vorne rechts“. Hinten bringt er rechts sein Schlafzimmer (Campingausrüstung) und links seinen Kleiderschrank unter. Der Tresor hängt am Lenker. Was er sonst noch benötigt, landet in der „Rumpelkammer“ auf dem Gepäckträger. Weitere Tipps finden Sie bei den jeweiligen System-Übersichten auf den Seiten 50 und 56.

### RICHTIG FESTMACHEN

Wichtig ist es auch, die Taschen sicher am Rad anzubringen. Damit sie nicht schlackern, einfach abfallen oder schlicht nicht stören. Am häufigsten werden Hinterradtaschen benutzt, einzeln oder als Paar. Hier ist es auch wichtig, auf ausreichend Fersensfreiheit zu achten, damit man unbeschwert kurbeln kann. Zum Schluss noch ein allgemeiner Tipp: Egal, welches System Ihnen zusagt, welche Taschen Sie ins Auge gefasst haben, welche Voraussetzungen Ihr Rad bietet, nehmen Sie es mit zum Händler und probieren aus, was, wie und ob es passt.



Neuer Mittelmotor GX Ultimate:  
Panasonic greift die Etablierten an

# Kraftpaket: leiser, leichter, stärker



GX Ultimate heißt der neue Mittelmotor von Panasonic. Viel Power, wenig Gewicht – damit wollen die Japaner in Europa richtig durchstarten. In ihrer Heimat sind sie längst Marktführer.

Der Weg führt rechts um eine Kehre. Eine dichte Hecke und tiefer Wald versperren den Blick um die Biegung. Was da auf mich wartet, lässt mich kurz erschauern: Eine Rampe mit gut 25 Prozent Steigung. Endlos, wie es scheint. Klar, wir sind in den Alpen. Nicht in irgendeinem Mittelgebirge, wo ich sonst unterwegs bin. Der erste Schock weicht, als ich die Steigung angehe. Unter mir surrt es leise. In Panasonics Werks-E-MTB werkelt der neue GX Ultimate-Motor. Zwar höre ich wenig, zu spüren bekomme ich aber umso mehr: Der Motor unterstützt kräftig. Je mehr ich selbst trete, desto präsenter wird auch die Power, die der GX Ultimate ans Tretlager sendet. Die Steigung ist nicht endlos, nach einigen hundert Metern habe ich sie erklommen. Schade eigentlich. Eine solche Performance habe ich von dem kompakten „Motörchen“ nicht wirklich erwartet. Das hätte gut und gerne noch länger so weiter gehen können.

#### GX ULTIMATE: GROSSE RESERVEN

Es geht auch weiter: Natürlich ist meine Tour nicht nach dem ersten ruppigen Anstieg vorbei. Einen ganzen Vormittag nehme ich mir Zeit, den GX Ultimate ausgiebig Probe zu fahren. Eigentlich war mein Ziel, das Aggregat auf seine Leistungsgrenzen hin auszutesten. Das Problem: Es hat den Anschein, als gebe es beim Panasonic immer noch Reserven, egal wie sehr ich ihn fordere: Steile Anstiege, lange Schotterpassagen in der Ebene, kurvige Trails bergauf und bergab. Mehr als stoisches, gutmütiges Schieben bekomme ich aus dem Motor nicht heraus. Kein Stottern, kein plötzlicher Leistungsabfall bei niedriger Trittfrequenz. Nicht schlecht!

#### PANASONIC STARTET DURCH

Die Japaner sind hierzulande eher ein Nischenanbieter, bekannt vor allem von den Rädern des Schweizer Herstellers Flyer. In Japan ist Panasonic Marktführer. „Dort fahren mehr als 40 Prozent der Elektroräder mit Panasonic-Antrieben“, sagt Andreas Böxler von Panasonic Cycle Technology. Der Markt dort sieht aber auch anders aus: Nicht Tourenfahrten, sportliches E-Mountainbiken oder Pendeln stehen im Fokus

Im Jahr 1993, als E-Räder eher Selbstbaukisten waren, trumpfte Yamaha mit dem ersten pedal-unterstützten E-Rad und integriertem Design auf – und wurde so Wegbereiter des modernen E-Bikes. Für ElektroRad öffneten die Japaner die Tore zu ihrer bislang geheimen Motoren-Produktion und lüfteten den Vorhang für zwei neue Antriebe, deren Details erneut richtungsweisend sind.

REDAKTION UND FOTOS: DANIEL O. FIKUART

Besuch bei Yamaha

# Pionier mit Power- Potential



Seit Juni sind elektrische Kickboards legal

# Die E-Scooter kommen



Jahrelang kämpfen Hersteller für die Zulassung von E-Scootern in Deutschland. Plötzlich geht es ganz schnell. Wo sollen die Kleinstfahrzeuge fahren dürfen, wer darf sie fahren und sind sie nicht viel zu gefährlich? Wir geben Antworten.

VON MARC BURGER UND STEPHAN KÜMMEL,  
FOTOS: GIDEON HEEDE, HERSTELLER, INSTAGRAM

## E-Scooter oder E-Bike

# Was ist besser?

**Klar ist, E-Scooter werden künftig zum deutschen Straßenbild gehören. Günstig im Kauf, schnell verfügbar im Leihsystem. Sie sind cool, das macht ihre Nutzung attraktiv. Ein Vergleich zum E-Bike zeigt aber: Sie sind nur schmalbandig einsetzbar.**

### E-SCOOTER

- + Günstiger Preis
- + Geringer Platzbedarf (Abstellen Wohnung/Büro)
- + ÖPNV-Mitnahme easy
- + Smarter Umgang – Ein- statt Aufsteigen, leichtes Tragen, einfache Bedienung (keine Schaltung)
- Schmalbandiger Einsatzbereich (nur Urbanität)
- Ausschließlich Kurzstrecke (Last Mile)
- Kurzlebiger Einsatz, Wegschmeißen statt Service
- Low Tech (Rahmen, Scharniere, Bremsen)
- Nervöses Fahrverhalten, Abstellen (Ständer?)
- Keine Lasten-Aufnahme (Tasche, Träger)
- Kein Fitness-Effekt

### E-BIKES

- Hoher Preis
- Größerer Parkplatz nötig
- Umständliche Mitnahme im ÖPNV
- + Für Mittel- und Langstrecke (Pendler, Touren). Auch Kurzstrecke
- + Breitbandiger Einsatzbereich (Stadt, Tour, Reise)
- + E-Bike-fahren fördert die Fitness
- + High Tech (Rahmen, Komponenten, Zubehör)
- + Langlebig, Service garantiert längeren Lebenszyklus
- + Souveränes Fahren, Komfort (Reifen, Federgabel)
- + Mitnahme möglich (Lasten, Einkäufe, Kinder)

### MEINE MEINUNG

Für die urbane Mobilität können E-Scooter ein Baustein sein. Doch E-Bikes bieten das variabelere Konzept. Auch sind sie eher Autoersatz, was Einkäufe und die Mitnahme von Kindern betrifft. Vor allem bei der in der Stadt wichtigen Sicherheits-Technik können E-Scooter nicht mit E-Bikes mithalten. Für die letzte Meile sind Roller praktisch, doch die meisten Billigmodelle sind nah dran am Fun-Mobil, nicht an einem ernstzunehmenden Fahrzeug.



**Daniel O. Fikuart,**  
Chefredakteur ElektroRad

Fahrrad- und E-Bike-Versicherungen

# Mit dem passenden Tarif Geld sparen

## Radfahren boomt wie nie zuvor. Doch sind auch alle Radfahrer mit ihren Gefährten gut versichert? ElektroRad hat sich gemeinsam mit ÖKO-TEST den Schutz für Pedelecs angeschaut und viel Sparpotential entdeckt.

REDAKTION: UWE SCHMIDT-KASPAREK FOTOS: ABUS/PD-F; GEORG ZEPPIN

Immer mehr Menschen entdecken Pedelecs, Fahrräder mit elektrischem Rückenwind. Sie erleichtern das Fahren für jedermann. Senioren fahren daher länger oder steigen wieder ein. Noch in diesem Jahr wird zudem die Mikromobilität in Deutschland verbessert. Doch sind auch alle gut versichert? ElektroRad hat sich in Kooperation mit ÖKO-TEST den Schutz für Pedelecs angeschaut und viel Sparpotential entdeckt.

### FAST 25 PROZENT PEDELECS

Fahrradfahren ist im „Aufbruch“, wie eine Aktion des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) zeigt. An Sternfahrten für eine bessere Infrastruktur für den Radverkehr beteiligten sich Anfang Juni 2019 allein in Nordrhein-Westfalen mehr als 200.000 Menschen. Das Fahrrad ist „grün“ – wie auch immer mehr Bürger in Deutschland. Es bietet Lösungen für viele gesellschaftliche Herausforderungen wie die Reduzierung von Staus, Emissionen und Lärm und trägt dadurch zur Verbesserung der Lebensqualität in den Städten bei. Ein wesentlicher Grund für die Notwendigkeit von Aktionen wie #MehrPlatzFürsRad ist die ungebrochene Zunahme von Rädern in Deutschland. „Der Absatz an Fahrrädern und E-Bikes lag 2018 mit 4,18 Millionen Einheiten 8,6 Prozent über dem Vorjahr“, verkündete Ende März stolz der Zweirad-Industrie-Verband (ZIV). Darunter sind 980.000 E-Bikes, ein Plus von 36 Prozent.

Pedelecs sind verkehrsrechtlich den Fahrrädern gleichgestellt. Für sie gibt es demnach auch keine Versicherungspflicht. Trotzdem sollte der Fahrer sich unbedingt in zweifacher Hinsicht absichern. Zum einen kann man selbst einen schweren Unfall verursachen. Kommen dabei Personen zu Schaden, kann es sehr teuer werden. Daher ist eine private Haftpflicht für Rad- und Pedelec-Fahrer unerlässlich.

Wer schon eine Versicherung hat, sollte unbedingt die Schutzsumme überprüfen. Altpolice bringen es oft nicht mal auf eine Million Euro. Das ist gefährlich. Unsere Top-Police, die die Mindestkriterien des ElektroRad-Kooperationspartners ÖKO-TEST erfüllen, haben grundsätzlich einen Schutz von 50 Millionen Euro – bei Kosten von gerade einmal 65 bis 105 Euro pro Jahr. Die Gefahr des Ruins besteht aber auch, wenn man selbst durch andere schwer verletzt wird. Die Private Haftpflicht sollte daher immer einen Forderungsausfallschutz inklusiv Rechtsschutz enthalten. Er wirkt wie eine Personen-Vollkasko, falls der Schädiger nicht oder gering versichert ist. Auch das erfüllen die vorgestellten Top-Police.

Gleichzeitig sollten Pedelec-Fahrer auch über den Schutz ihres Drahtesels nachdenken. Denn gute E-Bikes kosten eine ordentliche Stange Geld und reißen bei ihrem Verlust ein spürbares Loch in die Finanzen eines Privathaushalts. Zudem sind Fahrraddiebstähle an der Tagesord-

nung. 2018 meldete der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) 160.000 entwendete Räder. Während 2017 die Entschädigung pro Rad im Schnitt noch bei 570 Euro gelegen hatte, stieg sie im vergangenen Jahr auf 630 Euro. Noch deutlich teurer sind neue E-Bikes. „Im Schnitt kosten Pedelecs über alle Vertriebswege gerechnet derzeit rund 2100 Euro“, sagt David Eisenberger vom ZIV. Der durchschnittliche Fachhandelspreis soll sogar bei 2800 Euro liegen. Wir haben ein Cube-Pedelec des Modells „Kathmandu Hybrid EXC 500“ für rund 3000 Euro testweise im Internet versichert. Testadresse war die Raddiebstaahlhochburg Berlin. Ausgewählt wurde jeweils der höchstmögliche Schutz der verschiedenen Anbieter. Die Ergebnisse sind spannend. Denn als ÖKO-TEST in der Vergangenheit Radschutz untersuchte, hatte die klassische Hausratpolice noch die Nase vorne. Das Blatt hat sich gewendet. Das zeigt der Vergleich zwischen dem Rad-Schutz per Hausratversicherung und dem Solo-Schutz durch spezielle Fahrradversicherungen.



Bei einigen Versicherungen ist ein hochwertiges Schloss, abhängig vom Kaufpreis, Pflicht.

Die beliebten ElektroRad-Leserreisen sind zurück! Schon im September laden wir Sie ein – zu einem traumhaften „Bike- & Spa-Weekend“, das Genuss-Touren und Badespaß verbindet. Entdecken Sie mit uns die bayerische Rhön, tauchen Sie ein in die modernen Wasser-Welten der KissSalis Therme in Bad Kissingen!

# Doppeltes Vergnügen!

## Darauf können Sie sich freuen

- ✓ **Bike- und Badespaß** - doppeltes Vergnügen garantiert.
- ✓ Die bezaubernden Landschaften der Bayerischen Rhön rund um Bad Kissingen.
- ✓ Vormittags **geführte Radtouren** – Natur erleben. Nachmittags: Körper und Seele schwingen lassen – eintauchen in traumhafte Wellness-Welten der KissSalis Therme. Abends kulinarische Spezialitäten genießen.
- ✓ Sie wohnen in einem **ausgesuchten Hotel mit Genuss-Gastronomie**.
- ✓ **Persönliche Betreuung** durch Chefredakteur Daniel O. Fikuart und seine sympathische Frau Marion, deren Lachen immer für gute Laune sorgt.

## Das ist alles enthalten

- **4-Tages-VIP-Card** – freier Eintritt für die KissSalis Therme der „Kannevischer Collection“ Bad Kissingen. Sehr praktisch: Handtücher und Bademäntel werden gestellt
- **2 geführte Halbtags-Genießertouren**. Bei allen Leserreisen ist Helm-Tragen aus Versicherungsgründen üblich.
- **4\*Hotel, HP, DZ** (EZ mit Aufschlag), zweimal kostenfreier Shuttle zur Therme, hin und zurück.
- **Seminare des E-Rad-Chefredakteurs**: „Das richtige E-Bike für Sie“, „Richtige Bekleidung für beste Radtouren.“
- **Verschlossener Fahrrad-Raum** zum Abstellen der Privaträder ist organisiert. E-Bikes gewünscht? Einfach via Reisebüro reservieren/ anmieten.



FOTO: KANNISCHER COLLECTION / MIT FREUNDLICHER UNTERSTÜTZUNG DURCH BIKEWORLD BRAND, EUERDORF



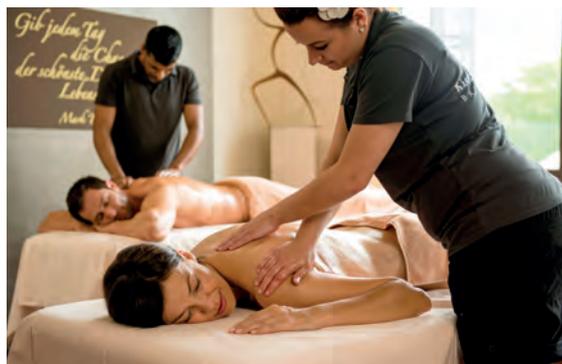
Modern: die KissSalis Therme in Bad Kissingen



Freier Eintritt zu traumhaften Wellness-Welten



Geführte Genusstouren in der Bayerischen Rhön



Lassen Sie sich verwöhnen, etwa durch Massagen



Ausblicke genießen, Glück am Wegrand finden.



Revier und Touren sind redaktionell geprüft.

## Bike & Spa-Weekend – das Programm

**Tag 1:** Anreise-Tag. **Tipp:** Reisen Sie früh an, genießen Sie anschließend die Therme! Dank VIP-Card ist Ihr Eintritt kostenlos.

**Tag 2: Entspannte Tour (40 km)** durch die schönen Flusstäler der Bayerischen Rhön. Unsere Einkehr-Möglichkeit ist schon reserviert! Nachmittags Shuttle ab Hotel nach Bad Kissingen: Spa und Wellness in der Therme.

**Tag 3: Genusstour 2 (ca. 35 km).** Nachmittags Shuttle zur Therme.

**Tag 4:** Check-out, nochmals **Thermen-Spaß** möglich, Rückreise.

Anmerkungen: Die Rhön ist hügelig, unsere Routen aber selten steil, so dass man sie mit einer Grundkondition gut meistern kann.

Ein E-Bike ist nicht nötig, erhöht aber den Komfort.

Teilnehmer: 30 (zwei 15er-Gruppen). Selbstanreise.



Radkarte Rhön

Gratis für Radclub-Mitglieder



Willkommens-Sekt in der Therme

## Wir freuen uns auf Sie!

**Termin: 27.–30. September 2019 (Fr.–Mo.),**  
**„Bayerische Rhön um Bad Kissingen“;**  
**4\*Hotel Ullrich, Elfershausen**  
**Reisepreis: 455 Euro (p.P. im DZ)**

## Anmelden mit einem Klick



Veranstalter der Bike- & Spa-Weekends ist unser Partner **MKN Aktiv Reisen**. Sichern Sie sich Ihren Platz gleich online: **www.mkn-aktivreisen.de**. Einfach dort „**Bike & SPA-Weekends**“ anklicken.

eBiken im Karwendel:

# Elektrisiert durch Tirols Schatzkiste



A vibrant photograph of a mountain landscape. In the foreground, a dirt road winds through a lush green forest of tall evergreen trees. Two cyclists are riding away on the road. In the middle ground, a steep, rocky mountain slope is covered in more trees. In the background, a large, rugged mountain peak is partially covered in snow, set against a clear, bright blue sky. The overall scene is bright and sunny, suggesting a perfect day for cycling.

Dort, wo Bayern am schönsten und der Tiroler am lustigsten ist, dort, wo die Isar jung und der Bergahorn alt ist, dort, wo Deutschlands höchster Berg und Österreichs größter Naturpark liegen – dort findet man das Karwendel. Eine magische Alpenwelt, die auch E-Biker sofort in ihren Bann zieht.

REDAKTION: MARC BURGER FOTOS: STEFAN VOITL, SINA HÖLSCHER, RONNY KIAULEHN, CHRISTOPH OBERSCHNEIDER