

ZWEI TAGE, DREI ALPENPÄSSE, VIER FALTVELO

Kann man mit Faltvelos samt Campinggepäck auf Veloreise gehen? Taugen Velos, die sich so gut im Zug mitnehmen lassen, auch für längere Strecken? Antworten darauf soll eine Pässefahrt geben.

Marius Graber (Text)
Marcel Kaufmann (Fotos)

Vor Reiseantritt bepacken wir die Faltvelos mit Zelt, Schlafsack, Kocher, Kleidern, Fotoapparat und allem, was man für eine Velotour sonst noch so braucht, und fahren nach Göschenen. Als Erstes wollen wir uns über den Gotthard wagen, danach folgt eine Passfahrt über den Nufenen ins Wallis, wo wir das Zelt aufschlagen wollen. Am anderen Tag dann über den Grimsel bis nach Meiringen. So weit die Teststrecke.

Mit von der Partie sind vier Faltvelos, welche sich für Touren empfehlen: zum einen das «Birdy» von Riese & Müller mit der 14-Gang-Rohloff-Nabenschaltung und das Tern «Verge Tour» mit der 27-Gang-Ketten-Nabenschaltung «Dual-Drive» von Sram. Beide Velos sind mit Scheibenbremsen ausgestattet und verfügen über Gepäckträger vorne und hinten, Schutzbleche, Ständer und eine Nabendynamo-Lichtanlage. Ebenfalls dabei das «Werx» vom Schaffhauser Velogeschäft Velowerk. Als Basis dient ein Rahmen von Tern, welcher mit guten und edlen Veloteilen zu einem Reisevelo komplettiert wird. Mit von der Partie ist zudem das Brompton: Mit seinem Taschensystem wird der Falbkönig auch als Reisevelo angepriesen. Aufgrund der lediglich sechs Gänge und der kleinen Räder waren wir da allerdings etwas kritisch. Am ersten Tag kamen das «Werx» und das Brompton zum Einsatz, am zweiten Tag wurden das Tern und das «Birdy» getestet.

VEREINFACHTE ANREISE

Die Vorteile des Faltvelos zeigen sich bei der Anreise: An jenem Morgen ist der Zug nach Andermatt rappellvoll. Während sich die Passagiere mit ihren ausgewachsenen Mountainbikes, Rennvelos und E-Bikes um die Veloabstellplätze balgen, lässt sich für unsere beiden Falttourer einfach ein Plätzchen finden. In Göschenen angekommen,

sind die Faltvelos flugs fahrbereit. Die Transporthüllen verschwinden zusammengerollt im Gepäck. An das «Werx» hängen wir vier normale Velotaschen, hinten die etwas grösseren mit 40 Liter Volumen, vorne die etwas kleineren mit 25 Liter. Darin findet eine einigermaßen überlegt ausgewählte Camping-Reise-Ausrüstung bestens Platz. Beim Brompton verstauen wir die Ausrüstung in die Brompton-eigene grosse Fronttasche mit 31 Liter Volumen. Diese wird am Rahmen festgemacht und beeinflusst so das Fahrverhalten nicht. Auf dem Gepäckträger finden Zelt, Schlafsack und Matte Platz. So steht auch beim Brompton fast das Transportvolumen von vier Velotaschen zu Verfügung.

LOS GEHTS!

Gut bepackt nehmen wir so die Schöllenen in Angriff. Sehr schnell gewöhnt man sich an das beim Brompton anfänglich etwas ungewöhnliche Fahrverhalten. Verblüfft haben die Gänge: Es sind zwar nur sechs, der leichteste ist aber so ausgelegt, dass sich die Steigung gut fahren lässt, zumindest solange die Beine noch frisch sind. Beim «Werx» stehen mit der 14-Gang-Rohloff-Nabenschaltung für die steilen Rampen genügend Gänge zur Verfügung. Wir schlängeln uns durch das historische Wegstück und machen bei der Teufelsbrücke eine kleine Rast. Schon kommt ein Herr auf uns zugelaufen und gibt sich als Brompton-Fahrer zu erkennen. Er kommt aus Frankreich und macht mit seiner Frau und einem Oldtimer-Cabriolet eine Alpentour und kann sich nicht vorstellen, wie man mit dem Brompton über die Pässe kommt.

Weiter gehts nach Andermatt, mit etwas Rückenwind über die Hochebene nach Hospental und dann Richtung Gotthard. Die Strasse steigt stetig,

- 1 | Marius schiebt und denkt ans Postauto, Fabian ist froh um das leichtere Velo.
- 2 | Trotz kleinem Gepäck: Frühstück muss sein.





Klein, aber oho – die Faltvelos zeigen sich durchaus bergtauglich.

aber nicht besonders steil, sodass wir um die Mittagszeit den Gotthardpass erreichen. Das geht natürlich nicht ohne Anstrengung, aber doch ganz ordentlich. Überraschenderweise schlägt sich das Brompton fast etwas besser als das «Werx». Auf der moderaten Steigung der Gotthard-Nordrampe reichen dessen Gänge aus, und sein leichtes Gewicht macht sich positiv bemerkbar. Das «Werx» zeigt seine Qualitäten dafür auf der Abfahrt über die kopfsteingepflasterte Tremola: Es fährt wie auf Schienen, die breiten Reifen schlucken die Vibration, die Scheibenbremsen sorgen für sicheres, leichtes Bremsen. Die Abfahrt mit einem traditionellen Tourenvelo wäre kaum komfortabler oder sicherer gewesen.

In Airolo biegen wir nach rechts ab und nehmen den Nufenen in Angriff. Der Chefredaktor warnt uns per SMS: «Der Nufenen ist ein Sausiech.» Doch nachdem wir den Gotthard so mühelos ge-

schaft haben, lachen wir nur und radeln mit Schwung ins Bedretto-Tal. Wir bemerken bald, dass wir die Warnung vielleicht etwas zu leicht in den Wind geschlagen haben: Das Tal zieht sich in die Länge, unablässig steigt die Strasse, es ist heiss, und der Wind kommt von vorne. Als bald wünschte Fabian sich beim Brompton doch noch etwas leichtere Gänge, bei Marius macht sich das hohe Eigengewicht des «Werx» allmählich bemerkbar. Er überlegt sich schon, ob er das Velo einfach ins nächste Postauto packen sollte, was ja mit dem Faltvelo sehr leicht möglich wäre. Doch die Gänge sind so leicht, dass die letzten Kehren auch im Schrittempo gefahren werden können. So gehts.

Oben, auf 2480 Metern angekommen, wiederholt sich die Szene von der Teufelsbrücke: Ein grosser Herr kommt auf uns zugesteuert und fragt, ob wir nun wirklich mit diesen Velos hier hochgefahren seien? Auch er besitze ein Brompton, benutze es bis jetzt aber nur für kurze Strecken. Wir bluffen ein bisschen und sagen, dass sich selbst der Nufenen, obwohl ein Sauhund, noch leicht fahren lasse. Durch einen Platzregen fahren wir bergab. Mit dem «Werx» zügig, mit dem Brompton etwas vorsichtig und bange, dass die Felgen vom langen Bremsen heiss werden. So heiss, dass gar der Schlauch platzen könnte, was einen bösen Sturz nach sich ziehen würde. Doch wir erreichen Ulrichen sicher, biegen zum Zeltplatz ab, richten uns schön ein, kochen gut und legen uns alsbald aufs Ohr. >

FALTVELOS IM ZUG UND BUS

Weil sich die Velos verpacken lassen, reisen sie in Zug und Bus problemlos als Gepäckstück mit. Das vereinfacht die Anreise deutlich, und die Einschränkungen bei der Zugwahl fallen weg, neue Reiseregionen sind dadurch einfach erreichbar. Ist man aber mit viel Gepäck unterwegs, ist das Umsteigen nicht zu unterschätzen. Mit vier Taschen und dem Faltvelo hat man einiges zu schleppen, was entweder kräftige Arme oder eine gute Logistik erfordert. Es lohnt sich daher, auf genügend lange Umsteigezeiten zu achten und dabei allenfalls das Faltvelo aufzuklappen und mit Taschen behängt durch den Bahnhof zu schieben.

**«BEEINDRUCKEND:
DAS WERX FÄHRT BEI
RASANTEN ABFAHRTEN
WIE AUF SCHIENEN.»**

Fabian Baumann

**«DAS BROMPTON
KOMMT ÜBERRA-
SCHEND GUT AUF DEN
PASS, BEI DER ABFAHRT
IST ABER VORSICHT
GEBOTEN.»**

Marius Gaber

Weiter gehts am nächsten Morgen mit guter Laune, frischen Beinen und neuen Rädern: Nun kommen das «Birdy» und das Tern zum Zug. Beide sind mit je vier Taschen bepackt, worin unser Campinggepäck mehr als gut Platz findet. Das «Birdy» fühlt sich auf den ersten Metern etwas unruhig und kippelig an, doch bald hat man sich an sein Fahrverhalten gewöhnt. Das Tern fährt sehr ruhig und neutral, der Unterschied zu einem grossen Reisevelo ist nur gering. Auf der ersten Rampe nach Gletsch zeigen beide Räder ihre Kletterqualitäten: Die Gänge sind auch an den steilsten Passagen genügend leicht, beide Velos lassen sich auch im Wiegetritt fahren. Mit ausladenden Haarnadelkurven schlängelt sich die Strasse die Grimsel-Südwand hoch, wir erfreuen uns an grandiosen Ausblicken und der moderaten Steigung. Beim Foto vor dem Passschild gesellen sich österreichische Motorradfahrer zu uns. Sie wollen unbedingt ein Bild von uns mit den Faltvelos auf dem Pass. Ob auch sie zu Hause ein Brompton stehen haben?

Von nun an gehts bergab, das Tern fährt ruhig und auch bei hohen Tempi absolut stabil. Das etwas unruhigere Fahrverhalten des «Birdy» macht sich auch bei der Talfahrt bemerkbar. Das Velo ist gut kontrollierbar, bei höheren Geschwindigkeiten kommt zusammen mit dem Gepäck aber schon ein etwas unsicheres Fahrgefühl auf. Dank der Scheibenbremsen lässt sich die Geschwindigkeit aber bestens regulieren. Im Direkt-

vergleich zum Brompton fühlt sich das «Birdy» etwas laufruhiger und sicherer an.

Schon sind wir in Meiringen angekommen, falten die Räder zusammen, stecken sie unter die Transporthülle und steigen in den Zug. Schön war die Tour. Anstrengend zwar, aber es ist ein Genuss, in den Bergen zu radeln und so unkompliziert anreisen zu können. Würden wir die Tour wieder machen? Fabian sagt: «Trotz der Plackerei bergauf wars lustig. Und weil das Bergpanorama für die Mühen belohnt, würde ich die Tour erneut unter die Räder nehmen.» Und Marius meint, dass der Nufenen zwar etwas anstrengend wurde, aber das wäre er für ihn auch ohne Faltvelo gewesen.

FALTVELO ALS REISEVELO: DAS FAZIT

Die Testfahrt zeigt, dass sich mit Faltvelos auch anspruchsvollere Touren mit Campinggepäck fahren lassen. Gut sogar. Das «Werx» von Velowerk wie auch das Tern «Verge Tour» fahren mit ihren breiten Reifen, den guten Bremsen und Schaltungen praktisch wie ausgewachsene Tourenvelos. Die Faltgelenke haben keinen spürbaren Einfluss auf die Fahrt. Auch das Reisegepäck lässt sich darauf bestens befestigen. Beim «Birdy» wie auch beim Brompton unterscheidet sich das Fahrverhalten schon deutlicher von jenem eines ausgewachsenen Reisevelos, doch hat man sich an die agilere Fahrweise gewöhnt, lassen sich mit beiden auch längere Touren fahren. Beim Brompton sind die Bremsen der beschränkende Faktor. ■

FALTVELO ÜBERSICHTSTABELLE

Marke/Modell	1 BROMPTON «H6R»	2 RIESE & MÜLLER «BIRDY»	3 TERN «VERGE TOUR»	4 VELOWERK «WERX»
Beschreibung	Gefederter Stahlrahmen, kombinierte 6-Gang-Sturmey-Archer-Naben-Kettenschaltung, Seitenzug-Felgenbremse, SON-Bumm-Nabendynamo-Lichtanlage, Gepäckträger hinten und Aufnahme für Systemtasche am Rahmen vorne, 16"-Bereifung Schwalbe «Marathon 37-349»	Gefederter Aluminiumrahmen, 14-Gang-Rohloff-Nabenschaltung, hydraulische Scheibenbremse Shimano «Deore», Shutter-«Supernova»-Nabendynamo-Lichtanlage, 18"-Bereifung Schwalbe «BigApple 50-348»	Aluminiumrahmen, kombinierte 27-Gang-Sram-«DualDrive»-Naben-Kettenschaltung, mechanische Scheibenbremsen Avid «BB7», Nabendynamo-Lichtanlage, Gepäckträger vorne und hinten, 20"-Bereifung Schwalbe «BigApple 55-406»	Aluminiumrahmen, 14-Gang-Rohloff-Nabenschaltung, mechanische Scheibenbremse Avid «BB7», SON-Nabendynamo-Lichtanlage, Gepäckträger vorne und hinten, Kettenschutz, Rahmenschloss, 20"-Bereifung Schwalbe «Big-Apple 60-406»
Entfaltung	6,8 m / 2,2 m (304 %)	8,8 m / 1,7 m (525 %)	9,3 m / 1,7 m (542 %)	6,5 m / 1,2 m (525 %)
Max. Sattelhöhe / bis Körpergrösse	91 cm / ca. 205 cm	86 cm / ca. 195 cm	80 cm / ca. 180 cm*	93 cm / ca. 210 cm
Lenker	Lenker in drei Höhen erhältlich	Höhenverstellbar 90 mm, in zwei Versionen erhältlich für unterschiedliche Sitzlängen	Verstellbar über Schwenkmechanismus	Verstellbar über Schwenkmechanismus, verschiedene Vorbauten erhältlich
Gewicht Testmodell	12,7 Kilo	14,4 Kilo	16,9 Kilo	18,4 Kilo**
Faltzeit	ca. 15 Sekunden	ca. 20 Sekunden	ca. 20 Sekunden	ca. 20 Sekunden
Faltmass (H x L x B)	ca. 62 x 58 x 28 cm	ca. 79 x 64 x 40 cm	ca. 81 x 76 x 44 cm	ca. 81 x 76 x 49 cm
Kommentar	<ul style="list-style-type: none"> ⊕ leicht ⊕ gutes Gepäcksystem ⊕ klein, schnell verpackbar ● Bremsen bei langen Abfahrten und viel Gewicht überfordert 	<ul style="list-style-type: none"> ⊕ gute Schaltung ⊕ gute Bremsen ⊕ Sitzposition gut anpassbar ⊕ Komfort durch Vollfederung ● mit viel Gepäck etwas unruhig 	<ul style="list-style-type: none"> ⊕ ruhiges Fahrverhalten ⊕ gute Bremsen ⊕ grosser Schaltbereich ● Sattelstütze lässt sich für Grossgewachsene nicht genügend ausziehen 	<ul style="list-style-type: none"> ⊕ ruhiges Fahrverhalten ⊕ gute Schaltung ⊕ gute Bremsen ⊕ individuelle Ausstattung möglich ● schwer
Preis	2230 Franken (in anderer Ausstattung ab 1190 Franken)	4284 Franken (mit anderen Schaltungen ab 2549 Franken)	2200 Franken (einfachere Modelle ab ca. 1400 Franken)	5400 Franken (Basismodell ab 4000 Franken)
Info	www.brompton.ch	www.r-m.de	www.ternbicycles.com	www.velowerk.ch

* Teleskop-Sattelstütze für Körpergrösse bis 210 cm optional. ** Vollausrüstung, leichtere Ausführungen möglich.

1



2



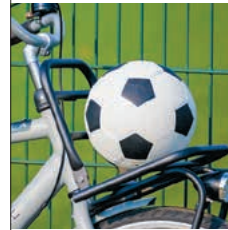
3



4



RIDE LIKE THE DUTCH



Mehr erfahren unter www.gazelle.de

KONINKLIJKE
Gazelle

