

Fahrradtransport: Schwerstes Bike nahe ans Heck

Mit dem eigenen Fahrrad fährt es sich am schönsten, das gilt auch im Urlaub. Um das Rad unbeschadet zum Ziel zu transportieren, ist die richtige Montage an den Träger wichtig, erklärt die Zeitschrift „Auto Straßenverkehr“ (Ausgabe 12/2017). So sollten Autofahrer bei Heckträgern das schwerste Rad nah am Automontieren. Bei Dachträgern gehören die schweren Räder an die Dachaußenseiten.

Je näher die schweren Räder am Heck montiert seien, desto weniger verändere sich die Fahrdynamik beispielsweise beim Ausweichen. Bei Dachträgern komme hinzu, dass das Autodach an den Seiten stabiler sei. Achten müssten Nutzer vor allem darauf, dass die Stützlast nicht überschritten wird. Bei E-Bikes sollte deshalb die schwere Akku abmontiert werden. Aber auch Körbe und Kindersitze sollten die Radler vor dem Autotransport entfernen, da sie sich bei hohen Geschwindigkeiten lösen könnten.

Bei der Befestigung der Fahrräder am Träger sorgen diagonal gespannte Gurte für den besten Halt. Wo die Gurte das Laufrad berühren, könne man alte Fahrradschläuche dazwischen legen und so Kratzern vorbeugen. Der Rahmen lasse sich zum Schutz einfach mit Rohrisolierungen ummanteln. Bei E-Bikes sollte man zusätzlich freiliegende Kontakte und den Motor abdecken, um sie vor Feuchtigkeit zu schützen. |dpa

Automuseum: Fest in Altlußheim

An Fronleichnam, 15. Juni, findet von 10 bis 17 Uhr wieder ein Fest rund um das Museum Autovision in Altlußheim (Rhein-Neckar-Kreis) statt. Dazu werden zahlreiche Oldtimerliebhaber aus der Region ihre fahrbereiten Schmuckstücke präsentieren. Ein Kinderkarussell und musikalische Darbietungen der „Party-Gang“ sollen zudem gute Laune auf dem Außengelände garantieren. Für das leibliche Wohl sorgt wie in jedem Jahr das AH-Team des Altlußheimer Fußballvereins. Gespannt darf man auch auf weitere neue Highlights in den Museumsausstellungen sein. Zur Feier des Tages wird der Eintritt in die sechs Ausstellungsbereiche nur den halben Preis betragen.

INFO

Stiftung Museum Autovision – die Technologie-Arena, Hauptstraße 154, 68804 Altlußheim, Telefon: 06220 307661, E-Mail: post@autovision-tradition.de, Internet: www.museum-autovision.de |rhp

REDAKTION

Hermann Motsch-Klein,
E-Mail: redwirt@rheinpfalz.de

Mehr Pep bei den Kleinsten

NEUVORSTELLUNG: Kia Picanto – Erstaunlich gute Platzverhältnisse – Überdurchschnittliche Ausstattung

VON PAUL-JANOSCH ERSING

Einstiegspreise von weniger als 10.000 Euro sind in der Fahrzeugklasse der Kleinsten die Regel, gleichzeitig sollen aber weder das Fahrgefühl noch das äußere Erscheinungsbild unter dem hohen Kostendruck leiden. Wir haben uns den Kia Picanto daraufhin angeschaut.

Kia peppt mit dem Picanto das bunte Rudel der Superminis bereits seit dem Jahr 2004 auf. Schon die erste Generation wollte ihre Kunden mit Komfort höherer Klassen beeindrucken. Das Konzept ging auf, und in der zweiten Generation seit 2011 gab es sogar Extras wie Lenkradheizung oder Knieairbag für den Fahrer. Dabei wurde der Picanto größer und teurer – nach der Modellpflege 2015 ist nun die dritte Generation erhältlich.

Außen: Hier zeigt sich der nur noch als Fünftürer erhältliche Winzling dezent angepasst – das Team um den deutschen Design-Chef Peter Schreyer hat die aktuellen Kia-Linien über das Vorgängermodell gezogen, bei nahezu unveränderten Abmessungen mit einer Außenlänge von 3,60 Metern. Der Kühlergrill ist nun deutlich größer und wird nach außen breiter. Oben und unten begrenzen ihn Chromstreifen, die in die Scheinwerfer übergehen – eine Modeerscheinung, die an die Modelle einiger anderer Hersteller erinnert. Ab der zweitbesten Ausstattung kommen LED-Tagfahrleuchten zum Einsatz. Wer zur höchsten Ausstattung GT-Line greift, macht aus dem Picanto beinahe ein anderes Auto: Rote Zierelemente rundum und ein frecher Doppelauspuff lassen mehr Kraft vermuten, als unter der Motorhaube tatsächlich vorhanden ist.

Innen: Auch im Innenraum sind klare Formen bestimmend. Die Instrumente lassen sich gut ablesen, alle Schalter liegen klar beschriftet in Sichtweite. Bereits ab der zweiten Ausstattung sind Tasten auf dem Lenkrad serienmäßig, mit denen sich unter anderem der Bordcomputer steuern lässt. Fahrer und Beifahrer nehmen auf bequemen Sitzen mit verstellbaren Kopfstützen Platz – keine Selbstverständlichkeit in dieser Klasse. Ebenso erwähnenswert sind die üppige Kopffreiheit auf den Rücksitzen sowie die vollständig versenkbaren Fenster der hinteren Türen. Im Kofferraum lassen sich 255 Liter verstauen, ein höhenverstellbarer Ladeboden sorgt für eine stufenfreie Fläche bei umgelegten Rücksitzlehnen.

Unterwegs: In Fahrt ist der aus dem Vorgänger bekannte 1,2-Liter-Vierzylinder mit 935 Kilogramm Leergewicht – und je nach Ausstattung auch mehr – gut beschäftigt. Zwar „fanden“ die Ingenieure während der Überarbeitung zwei zusätzliche PS, so dass nun 84 PS/62 kW an den Vorderrädern ankommen – dazu sind allerdings hohe Drehzahlen vonnöten. Angenehmer ist der Einstiegsmotor,



Gefälliges Äußeres und vier Türen: Der Kia Picanto ist klein aber fein.

FOTO: PIE



Großer freistehender Navi-Bildschirm: heutzutage sehr begehrt.

FOTO: PIE



Große Rückleuchten zieren das Heck.

FOTO: PIE

ein Einliter-Dreizylinder mit 67 PS/49 kW. Sein höchstes Drehmoment ist zwar niedriger, kommt aber schon bei geringeren Touren zur Geltung. Außerdem sorgt sein fröhliches Trom-

mel eher für gute Laune als das zwar gut gedämmte, aber weniger angenehm klingende Dröhnen des Vierzylinders. Erfreulich bei beiden: Windgeräusche bleiben im Hintergrund.

Überzeugend abgestimmt ist die Federung: Bodenwellen werden sauber geschluckt, lediglich kurze Erhebungen gibt die Hinterachse polternd nach innen weiter. Die Lenkung ist zielgenau und direkt, die Seitenneigung gering, und der kleine Wendekreis von unter zehn Metern macht in der Stadt richtig Spaß. Mehr Temperament bringt ab Herbst ein kraftvoller Dreizylinder-Turbobenziner mit 100 PS/74 kW.

Preis: Gegenüber dem fünftürigen Vorgängermodell steigt der Einstiegspreis um 550 Euro auf 9990 Euro, verursacht durch eine umfangreichere Serienausstattung mit USB-Radio und Bordcomputer. Gegen Aufpreis gibt es einen Notbremsassistenten, der Auffahrunfälle verhindern hilft. Das beste Angebot dürfte die sogenannte Dream-Team-Edition sein, die Ausstattungen wie die Beheizung von Lenkrad, Sitzen und Außenspiegeln oder eine Einparkhilfe hinten zu Preisen ab 12.690 Euro zusammenfasst. Auch der besondere Stolz der Kia-Marketingabteilung ist dann an Bord: ein hell beleuchteter und sehr großer Schminkspiegel auf der Fahrerseite.

PLUS UND MINUS

Wenig Innengeräusche; große Ausstattungsvielfalt; wenig – leicht polternde Hinterachse; dröhnender Vierzylinder.

AUTOGRAMM

Kia Picanto Attract, Typ: Kleinstwagen; Preis: 9990 Euro; Länge: 3,60 Meter; Breite: 1,60 Meter; Höhe: 1,49 Meter; Radstand: 2,40 Meter; Leergewicht: 935 Kilogramm; Zuladung: 465 Kilogramm; Gepäckraum: 255 Liter; Sitze: 4+1; Motor: Dreizylinder-Benziner; Hubraum: 998 Kubikzentimeter; Leistung: 67 PS/49 kW bei 5500 U/min; Drehmoment: 96 Newtonmeter bei 3500 U/min; Getriebe: Fünfgang-Schaltung; Spitze: 161 km/h; 0 auf 100 km/h: 14,3 Sekunden; Normverbrauch: 4,4 Liter Super; CO₂-Ausstoß: 101 g/km.

Kindersitze: Mehr als die Hälfte sind „gut“

In einem gemeinsamen Test mit dem ADAC hat die Stiftung Warentest 37 Autokindersitze geprüft. Zwar sind mehr als die Hälfte der Sitze „gut“. Doch vier fallen als „mangelhaft“ durch.

Wenn Eltern ein Kindersitz fürs Auto kaufen, stehen die Chancen gut, ein sicheres Exemplar zu bekommen. Bei einem Test von ADAC und Stiftung Warentest („test“-Ausgabe 6/2017) schneiden 22 von 37 Modellen „gut“ und neun weitere „befriedigend“ ab. Während zwei Sitze „ausreichend“ sind, fallen allerdings auch vier Modelle mit einem „Mangelhaft“ durch. Zwei davon wegen im Krebsverdacht stehender Schadstoffe in den Bezügen, die beiden anderen wegen zu hoher Verletzungsgefahr im Crashtest. Im Test waren sowohl Sitze der i-Size-Norm ECE R 129 nach Körpergröße als auch Modelle, die nach Körpergewicht (ECE R 44) zugelassen sind.

Vorwärtsgerichteter Transport wird empfohlen, wenn Kinder frei laufen können.

Ein Modell, das von der Geburt bis zu einem Gewicht von 36 Kilogramm zugelassen ist, schneidet nur „ausreichend“ ab. Die Stiftung Warentest rät für einen sicheren Transport als Faustformel: Babys und Kleinkinder sollten mindestens bis zum Alter von 15 Monaten nur rückwärts gerichtet in einer Babyschale im Auto mitfahren. Frühestens wenn sie frei laufen können, sollten Eltern auf einen vorwärts gerichteten Transport umschwenken. Zunächst seien eher i-Size bis 105 Zentimeter gut geeignet. Kinder ab etwa vier Jahren können einen Sitz für ein Gewicht von 15 bis 36 Kilogramm nutzen. Aber generell gilt: Wenn der Kopf über den Rand ragt, muss ein größeres Modell her. Tipp: Mit einem integrierten Tragebügel lassen sich Kinder in den Sitzen besser transportieren.

Die besten Sitze in den einzelnen Kategorien:

Bis maximal 105 Zentimeter: Hier liegt der „Britax Römer Baby-Safe i-Size + i-Size Base“ vorn. Er schneidet „gut“ (Note 1,7) ab und ist für Kinder von 40 bis 83 Zentimeter zugelassen. Er kostet im Mittel 335 Euro.

Geburt bis maximal 13 Kilogramm: Das mit 130 Euro günstigste Modell, der „Cybex Aton 5“, schneidet „gut“ (1,6) ab.

Geburt bis maximal 18 Kilogramm: In dieser Klasse ist nur ein Modell für 300 Euro im Test. Der „Joie Spin360“ ist „befriedigend“ (2,8).

Geburt bis maximal 36 Kilogramm: Auch hier gibt es nur ein Modell. Das kostet 249 Euro. In den Augen der Prüfer ist es nur „ausreichend“ (3,9).

9 bis 36 Kilogramm: Hier bekommt der „Cybex Pallas M-Fix SL“ für 200 Euro die Note „gut“ (1,9).

15 bis 36 Kilogramm: Hier ist der „Cybex Solution M-Fix SL“ für 150 Euro Sieger und erhält „gut“ (1,7). |dpa

Ein Weidenkorb für sperrige Güter

LASTENFAHRRAD-TEST: E-PackBernds – Handgefertigtes Elektro-Faltrad – 260 Kilogramm Zuladung – Kostenpunkt: rund 6000 Euro – Produktion am Bodensee

VON PAUL-JANOSCH ERSING

Lastenfahrräder stellen vor allem im Stadtverkehr eine Alternative zum Auto dar. Doch wo soll das wertvolle und raumgreifende Zweirad sicher untergebracht werden? Ein abklappbares Hinterrad verkürzt das E-PackBernds um entscheidende Zentimeter.

Wie es aussieht: Wie ein herkömmliches Faltrad steht das Lastenrad auf zwei 20-Zoll-Rädern. Es macht sich allerdings mit knapp 2,20 Metern ordentlich lang. Der vergrößerte Radstand wird durch einen auffälligen Weidenkorb ausgenutzt. Er sitzt zwischen Lenker und Vorderrad und bietet reichlich Platz. Am Hinterrad fällt eine übergroße Nabe ins Auge: Sie beherbergt einen 250 Watt starken Elektromotor von Ansmann, der aus einem unterhalb des Weidenkorbs befestigten Akku mit Strom für mehr als 50 Kilometer versorgt wird.

Wie man sitzt: Auf einem Ledersattel nimmt der Fahrer aufrecht Platz und genießt beste Aussicht auf den Inhalt des direkt vor ihm angebrachten Korbs. Das Hinterrad ist durch einen Gummipuffer gefedert, sodass herbe Stöße vom Gesäß des Fahrers ferngehalten werden.

An der Ampel: Beim Umstieg von einem gewöhnlichen Fahrrad auf das E-PackBernds erscheint das weiter entfernte Vorderrad zunächst etwas ungewohnt. Doch bereits auf den ersten Metern verfliegen die Zweifel. Dank der recht kompakten Maße fährt sich das verlängerte Klapprad fast wie ein normaler Drahtesel. Das



Das Hinterrad ist abklappbar.

FOTO: PIE

Anfahren gestaltet sich problemlos, bereits bei niedrigen Geschwindigkeiten stabilisiert sich das Gefährt.

Auf dem Radweg: Neben dem weiten Abstand zum Vorderrad erscheint die Breite des geflochtenen Weidenkorbs zu Beginn gewöhnungsbedürftig. Der Griff zum Meterstab ergibt eine Breite von 73 Zentimetern, was in etwa dem Lenker eines Mountainbikes entspricht. Dank der guten Übersichtlichkeit lassen sich auch Engstellen auf Radwegen passieren. In Kurven präsentiert sich das PackBernds wenig. Der Korb ist nicht nur ein Blickfang, er ist auch schweren

Transportaufgaben gewachsen: Inklusive Fahrer darf das Rad 260 Kilogramm Zuladung aufnehmen.

Am Berg: Unter den Lastenfahrrädern gehört es mit knapp 30 Kilogramm zu den Leichtgewichten. Zudem wurde bei der Ausstattung des Testrades auf Bergtauglichkeit Wert gelegt: Die Scheibenbremsen vom Tübinger Spezialisten BrakeForceOne erhöhen den Grundpreis von 2450 Euro um 450 Euro. Dafür sorgen sie selbst bei steilsten Abfahrten dafür, dass die schwere Fuhre stets sicher zum Stillstand kommt.

Die Unterstützung des Hinterrad-



Ein wenig gewöhnungsbedürftig, aber insgesamt komfortabel zu fahren: das E-PackBernds.

FOTO: PIE

motors hängt davon ab, wie stark der Fahrer in die Pedale tritt. Als Alternative bietet Bernds für das Lastenrad einen 600 Euro günstigeren, geschwindigkeitsabhängig arbeitenden Vorderradmotor. Beide Antriebsvarianten unterstützen bis Tempo 25.

Testnotizen: Das auf den Fotos zu sehende Testfahrrad kostet rund

6000 Euro. Ganz gewiss ein hoher Preis, der sich allerdings relativiert: Da das Fahrrad im Familienbetrieb in Überlingen am Bodensee handgefertigt wird, können auch spezielle Kundenwünsche umgesetzt werden. Der Weidenkorb ist nicht nur handgeflochten, sondern zudem leicht und robust. Kleine Rempeln und Unfälle

übersteht er unbeschadet. Dank des abklappbaren Hinterrades und schnell abnehmbarer Sattelstütze und Lenkstange lässt sich das E-PackBernds im Gepäckraum eines Kombi transportieren.

INFOS IM INTERNET

www.bernds.de