

Das Faltrad gehört in die Mobilitätskette des modernen Pendlers. Und die Idee dahinter ist erst einmal klasse: Auf der Straße genieße ich die ganze Bewegungsfreiheit eines Fahrrads. Wenn ich damit in Bus oder Bahn umsteige, falte ich es einfach zu einem Gepäckstück zusammen und spare mir sogar die Fahrradkarte. Dazu sehen manche der „Foldables“ auch noch richtig schnieke aus.

Welche Anforderungen ein Faltrad wirklich erfüllen muss, zeigt unser Praxistest. Dafür haben wir sechs Falträder mit kleinzolligen Reifen und unterschiedlichen Faltkonzepten ausprobiert. Die Modelle von Beixo, Bernds, BMW Mini, Brompton, Riese & Müller und Tern mussten sich in überfüllten U-Bahnen, auf längeren Laufwegen beim Umsteigen und auf der Straße bewähren. Ohne Einfluss auf die Schlusswertung haben wir auch einen Blick auf die Optik geworfen. Wichtiger waren uns drei simple Leitfragen, die sich auch jeder Pendler stellt: Ist der Faltkomfort ansprechend? Bin ich mit dem gefalteten Rad auch in Transportsituationen mobil? Und: Wie gut taugt das Bike eigentlich zum Radfahren? Es zeigen sich einige Unterschiede. —

BIKEN FALTEN PARKEN

Die flexiblen Mini-Flitzer sieht man nicht nur im Berufsverkehr immer häufiger. Wie mobil man damit wirklich ist, haben wir anhand einfacher Fragen abgeklopft.

Text: Dirk de Günther und Wolfgang Scherreiks | Fotos: Mathias Kutt, Hersteller







Radfahren ohne Kette oder Riemen: Doch wer hier faltet, muss auf seine Fingernägel achtgeben. Vielleicht sind deshalb bis zu drei Minuten Faltzeit angegeben. Die harten Kanten bergen in der überfüllten U-Bahn eine Verletzungsgefahr.



BEIXO COMPACT: DAS KARDAN-BIKE

Der Faltmechanismus an diesem Bike ist leicht zu verstehen. Die vom Hersteller genannte Faltzeit von zwei bis drei Minuten haut ungefähr hin. Die Handarbeit an Verriegelungsbolzen und Faltgelenk ist aber nichts für hübsch manikürte Fingernägel. Für den blitzschnellen Einsatz im Alltag ist das wenig anwenderfreundlich.

Falten sollte man das Beixo erst kurz vor dem Einstieg in Bus oder Bahn. Denn dieses Rad bringt satte 15 Kilo auf die Waage. Das Tragen des unhandlichen Pakets wird leicht zur Kraftübung. Gefaltet steht das Faltrad auf der Sattelstütze und zwei Laufrädern etwas unausgeglichen und zeigt dabei ordentlich Ecken und Kanten. Damit in der Rush-Hour in einer überfüllten U-Bahn zu stehen, lässt ernsthaft um Beine und Knie der nächsten Mitreisenden fürchten. Es empfiehlt sich, das Fahrrad in dieser Situation besser nicht zu falten – wofür man dann aber meist eine extra Fahrradkarte lösen muss. Das Beixo überzeugt uns daher eher als platzsparende Lösung für das Mitnehmen in einem Auto oder Boot.

Denn richtig Fahrradfahren kann man damit durchaus: Trotz 20-Zoll-Reifen kommt man relativ gut voran. Auch wenn der Vorbau leicht nachgibt. Vermutlich sorgt der Faltmechanismus für diese Instabilität.

Doch fehlt da nicht irgendetwas? Richtig! Das Rad besitzt weder Riemenantrieb noch Fahrradkette. Stattdessen übersetzt eine Kardanwelle die Arbeit am Pedal zum Hinterrad. Das ist gelungen, und wir freuen uns über das direkte Ansprechverhalten. Nebenbei spart der Kardanantrieb Platz und schont das Hosenbein des Radfahrers vor Verschmutzung. Ein Fahrrad ganz ohne Kettenblatt und Kette

bleibt eine geschmeidige und saubere Lösung. Über die Optik des silbernen Bikes, die Erinnerungen an alte Klappradmodelle wachruft, lässt sich allerdings streiten.

Fazit: Das Beixo fasziniert durch seinen Kardanantrieb, schwächelt aber beim Faltkonzept und Gewicht.



Im Faltmodus und bereit für den Kofferraum: Entfaltet taugt das Bike mit Kardanwelle durchaus zum Fahrradfahren.



Hinter dieser rohen Schönheit steckt viel Raffinesse: Dank Lenkerfaltgelenk und Sattelstütze ist beim Entfalten kein erneutes Einstellen der Positionen nötig. Ungelöst bleibt aber die Frage: Wohin mit dem abnehmbaren Pedal?

BERNDS: STABILES MANUFAKTURRAD

Beim Falten eines Bernds sind wir am Anfang vorsichtig, denn die Falthanleitung lautet: „Treten Sie mit dem Fuß auf den Hinterbau, die Hinterachsmutter oder den Gepäckträger.“ Oder: „Fixieren Sie Sattel und Lenker mit dem Spanngurt, indem Sie den Spanngurthaken an einer Speiche befestigen.“ Doch einfach den Sattel anheben, schon fährt der Hinterbau an den Rahmen heran. Das Falten des Testrads ist blitzschnell erledigt. Beim späteren Entfalten ist dank des speziellen Lenkerfaltgelenks und der Sattelstütze von Bernds kein erneutes Einstellen der Position nötig.

Zusammengefaltet steht das Bernds jedoch nicht hundertprozentig und aus einem Stück wie etwa das Brompton. Das Bike ist so nicht komfortabel parkbar. Obwohl mit 9,8 Kilo ein stählernes Leichtgewicht, erscheint es aufgrund seiner Unhandlichkeit schwer. Deshalb liegt die Transportlösung im Faltkomfort: Das Zusammen- und Auseinanderklappen geht so schnell, dass man das Rad erst unmittelbar vor dem Einsteigen in den Zug faltet.

Das Bernds besitzt kein Gelenk im Hauptrahmen. Weil nur ein robustes Stahlrohr nach vorne geführt wird, kommt es von der Steifigkeit her unter allen getesteten Modellen dem unklappbaren Fahrrad am nächsten. Es glänzt durch eine stabile Laufruhe. Hat man sich erst einmal ans Pedalschalten gewöhnt, ist die 2-Gang-Kick-Shift-Nabe von Sturmey-Archer nebst 20-Zoll-Reifen für längere Wege tauglich.

Hinten glänzt das Bike mit einem schönen Gummidämpfer. Auch andere Eigenlösungen wie das Sattelrohr, die Vorbaukonstruktion oder das Kettenblatt fürs Zahnrad gefallen. Damit das Faltrad eine

saubere Angelegenheit für seinen Besitzer bleibt, verwendet Bernds seit über 20 Jahren einen Zahnriemen als Antrieb.

Ausgerechnet bei Bernds soll man einmal gesagt haben, ein Faltrad müsse nicht gut aussehen. Das eigene Produkt überzeugt ästhetisch durch Simplität, einen robusten Stahlrahmen und eine insgesamt reduzierte Optik. Echte Manufakturarbeit eben.

Fazit: Das Handmade-Produkt besticht durch Turbofalten, technische Raffinesse und stabile Fahreigenschaften, etwas weniger im Parkmodus.



Ein „zerlegtes“ Bernds: So einen hübschen Aufsteller mit Rollen hatten wir im Einsatz leider nicht dabei.



Im Science-Fiction-Look: Auf den ersten Blick ein beeindruckendes Bike mit Vollfederung und edler Rohloff-Nabe. Unsere Startprobleme beim Falten und ein weicher Rahmen hinterlassen aber einen zwiespältigen Eindruck.



BIRDY ROHLOFF DISC: LUXUS-FALTER

„Gewusst wie“ heißt es bei den ersten Faltmanövern mit dem Birdy. Dafür muss man erst einmal die Gebrauchsanleitung studieren: Vorderradschwinge zum Rahmen nach hinten, Hinterradschwinge nach vorne. Die Sattelstütze senken und den Vorbau umklappen. An die Herstellerangabe von 15 Sekunden sind wir nicht ganz herangekommen. Übung macht bekanntlich den Meister. Gefaltet wird das Fahrrad zu einem Paket, das aber unhandlich bleibt. Dafür lässt es sich trotz der Vielzahl verbauter Komponenten gut eine kurze Strecke bis in die S-Bahn tragen oder in den Kofferraum heben. Dass an unserem Birdy die Kette beim späteren Entfalten mehrere Male von Ritzel oder Kettenblatt sprang, schieben wir allein dem Testrad zu und nicht einer ganzen Modellreihe.

Aber so sehr wir uns auf die klasse Ausstattung gefreut haben, von einer 14-Gang-Rohloff-Speedhub bis zur SON-Edelux-Illuminierung: Im Einsatz auf der Fahrbahn enttäuscht das Fahrverhalten des Birdy im Vergleich mit den anderen Testmodellen. Der Rahmen ist weich, schwingt etwas zu stark, verhält sich unsicher und wackelig. Automatisch fällt der Blick auf den aus zwei Teilen zusammengesetzten Aluminium-Rahmen. Hinzu kommt die Vollfederung inklusive Birdy-Elastomer vorne und Dämpfer hinten. Vom Dämpfer haben wir zwar wenig bemerkt, es entstehen aber generelle Zweifel, wie sinnvoll das Streben nach Vollfederung am ohnehin schon instabilen Faltrad überhaupt ist. Die Schweißnähte des Aluminiumrahmens dagegen sind vorbildlich und wie gemalt. Mit einer unruhigen Optik irgendwo zwischen

Prototyp und Mondfahrzeug hat dieses Birdy-Modell jedoch nicht ganz unseren Geschmack getroffen.

Fazit: Ein ambitioniertes Faltradkonzept mit Rohloffnabe kollidiert mit einem wackeligen Fahrverhalten.



Mit etwas Übung gefaltet: Dann ist das Paket transportfertig für seinen Einsatz im Mobilitätsalltag.



Das Rad zum Auto: Das MINI Folding Bike ist einfach zu falten und bringt vom Design bis zur 8-fach-Kassette sportliche Ambitionen mit. Gefaltet hält ein Magnetismus die Laufräder hinten zusammen, beim Testbike aber nicht ganz synchron.

MINI FOLDING BIKE: SPORTLICHER LOOK

In weniger als einer Minute soll sich das Folding Bike von MINI falten lassen. Wir sind nah dran. Per Hebelmechanismus klappen Rahmen, Lenker und Sattel in drei Schritten ein. Diese angenehme Faltechnik dürfte aber kaum eine eigene Innovation sein. Sie erinnert deutlich an Dahon-Falträder.

Zusammengefasst steht das Bike fest auf beiden Laufrädern und der Sattelstütze. Zum Transport kann man es auf beiden Laufrädern rollen. Beim Anheben kommt es wie immer auf die richtige Balance an: Trotz seiner elf Kilo trägt sich das Rad etwas schwerer als das kompaktere Brompton. Zwar befindet sich montiert unter dem Sattel eine groß dimensionierte Transporttasche. Die erscheint uns aber etwas dünnwandig. Beim Konzept stand vielleicht mehr das Zusammenspiel von Auto und Faltrad als die Mobilitätskette im öffentlichen Nahverkehr im Vordergrund.

Am verstellbaren Vorbau wackelt auch bei Maximalhöhe gar nichts. Auf der Straße dagegen flattert das MINI fast schon wie das Birdy-Testrad. Eine 8-Gang-Kettenschaltung von SRAM ist für Anstiege vorteilhaft. Zur Rennmaschine wird das Bike dadurch nicht gleich. Geht es dem Nutzer darum, zügig durch die City zu treten, hält zum Beispiel das Tern mit seiner 2-Gang-Automatik dem Vergleich durchaus stand.

Zu den sympathischen Features gehören eine in der Sattelstange versteckte Luftpumpe und die schmutzabweisende, teflonbeschichtete Kette für einen minimierten Pflegeaufwand. Vorne befindet sich ein Klickfix-Adapter für einen Korb.

Verlieben könnten wir uns durchaus in das Lemongreen-Bike mit sportlicher Geometrieführung des Hinterrohrs. Wagt man den Vergleich zwischen Autolegende und Faltrad, darf man aber nicht wirklich vom „MINI auf zwei Rädern“ sprechen.

Fazit: Das MINI-Bike faltet sich leicht, zeigt sich sportlich und robust, schwingt jedoch auf der Straße.



So sieht ein gepacktes MINI aus: Ein nicht ganz so neues, dafür aber stimmiges Faltradkonzept.



Hier stimmt alles: Bei Faltkomfort, Transporttauglichkeit und Fahreigenschaften liefert das stillichere Brompton die besten Antworten. Beim Falten rastet der Nippel zum Schluss fast automatisch in die Lenker-Arretierung ein.



BROMPTON: UNSCHLAGBARER BRITTE

Das gute Nachricht zuerst: Ein Brompton faltet sich wie von selbst. Die zehn bis 20 Sekunden, die der Hersteller angibt, sind realistisch. Auch ungeübte Hände kommen schnell hinter dem cleveren Mechanismus. Zum Einschwingen des Hinterbaus und Rückführung des Vorderrads müssen nacheinander die Hinterbauarretierung und die beiden Scharniere an Rahmen und Steuerrohr gelöst werden. Am Schluss rastet der Lenker-Nippel perfekt in einem Haken ein. Zusätzlich lässt sich ein Pedal hochklappen.

Handlich und sicher steht das Brompton dann im Parkmodus auf drei Minirollen. Mit einem Korb versehen ließe es sich sogar beim Einkaufen durch den Supermarkt schieben. Kleine Wegstrecken am Bahngleis lassen sich gut damit zurücklegen. Links die Aktentasche, rechts das Bike, steigt man in den Zug: Selbst beim Anheben erscheinen die 11,6 Kilo jetzt leicht und kompakt genug. Man hat tatsächlich das Gefühl, ein Gepäckstück zu tragen.

Schön, wenn man damit auch noch richtig Fahrrad fahren kann. Denn trotz seiner 16-Zoll-Reifen überrascht das Brompton im Modell-Vergleich. Für ein sensibles Foldable ist es noch recht steif. Hinten federt es leicht. Die Bremsgriffe liegen gut in der Hand. Die 3-Gang-Nabe von Sturmey-Archer reicht völlig aus, um damit auch längere Pendlerstrecken zurückzulegen.

Ob gefaltet oder in Gänze: Vom Look her gefällt uns der Flitzer ausgezeichnet. Der Rahmenform nach gehört es neben dem Bernds mit seiner retroklassischen Gabel zu den optisch klaren Modellen. Dank Lenkererhöhung ist das Bike auch für größere Menschen geeignet. Zwar könnte man sich am Testmodell einen sportlicheren

Lenker vorstellen, aber das bleibt eine Sache des Fine-Tunings. Ein netter Gimmick ist die integrierte Luftpumpe.

Fazit: Das Brompton liefert ein ebenso ästhetisch-schönes wie funktional überzeugendes Rundumpaket aus Fahren, Falten und Parken.



Wenn von Präzision die Rede sein kann, dann hier: Binnen Sekunden wird ein Brompton-Fahrrad zum Mini-Paket.



Dieses Foldable tritt ganz schlicht in Erscheinung: Sein Komfort ist zunächst nicht sichtbar. Mit dem Tern lassen sich aber längere Pendlerstrecken flott überwinden. Dabei gerät die Fahrt trotz Falgelenk im Rahmen nicht zur Wackelpartie.

TERN VERGE DUO: SCHWARZER FLITZER

Der Umgang mit den Hebeln des Tern-Faltmechanismus erschließt sich nach kurzer Einübung: Sattelrohr einfahren, den vorderen Teil des Rahmens seitlich an den hinteren andocken und den Lenker umlegen. Im Parkmodus steht es auf Sattelstütze und Reifen. Das Paket wird von kleinen Magneten zusammengehalten und ist noch relativ handlich. Die 11,6 Kilo kann man so auch ein paar Meter bis in den Bus heben.

Und Faltrad muss keinesfalls immer Mini heißen: Auf dem Bike sitzt man in aufrechter Position und problemlos bis zu einer Körpergröße von 1,90 Metern. Dazu ist man auf den 20-Zoll-Reifen recht sportlich unterwegs. Nicht zuletzt dank der 2-Gang-Automatix von SRAM, einer automatischen Schaltung mit Rücktrittbremse, geht es vernünftig übersetzt voran, selbst wenn es mal eine Brücke hochgeht. Der Aluminium-Rahmen des Verge Duo ist ausreichend steif und der Vorbau wackelt nicht. Dieser Fahrkomfort lädt uns – genau wie beim Brompton – durchaus zu den etwas längeren Pendlerstrecken ein.

Nicht zuletzt gehört das Verge Duo auch in die Gruppe der designerisch reduzierten Falträder. Ohne Teile-Schnickschnack und ohne dass die Technik optisch in den Vordergrund rückt. Was praktische Raffinessen absolut nicht ausschließt: So steckt im Lenkerrohr noch ein Tool. Und die Sattelstütze entpuppt sich als Luftpumpe.

Vielleicht sollte der Kettenschutz aus Plastik, der die Kette umläuft und verbirgt, den Look abschließen. Eine nette Idee, die zwar das Hosenbein schont, zugleich aber ein nerviges Geräusch zwischen

Ritzel und Kette verursacht. Davon abgesehen hat uns das Bike einfach Spaß gemacht.

Fazit: Ein leichter, kompakter und sportlich-reduzierter Flitzer auch für längere Strecken.



Macht Spaß: Das kleine Schwarze mit automatischer Schaltung für den täglichen Weg durch den Großstadtdschungel.

TECHNISCHE DATEN						
Modell	Beixo Compact	Bernds	Birdy Rohloff Disc	MINI Folding Bike	Brompton H3L	Tern Verge Duo
Rahmen	Aluminium, Radstand 98 cm	Stahl, Radstand 104 cm	Aluminium 7005 T6, WIG-geschweißt, Radstand 101 cm	Aluminium, Radstand 99 cm	Stahl gelötet, Radstand 105 cm	Aluminium 7005, hydrogeformt, Radstand 100 cm
Packmaß	82 x 58 x 34 cm	75 x 74,5 x 20 cm	79 x 61 x 36 cm	85 x 65 x 30 cm	57 x 59 x 27 cm	79 x 72 x 37 cm
Faltzeit (Herstellerangabe)	120 -180 Sekunden	8,2 Sekunden	15 Sekunden	< 60 Sekunden	10-20 Sekunden	10 Sekunden
Farbe	Silber	Diamantschwarz, RAL-Farben	Alu poliert	Lime, Schwarz	Div. Ein- und Zweifarblackierungen	Black, Dark Grey
Lenker / Vorbau / Gabel	k. A. / Aluminium / Hi-ten-Gabel	Moon winkelverstellbar / Ergotec / k. A	X-TAS-Y CC / Birdy Sport, höhenverstellb. / Aluminium, geschobene Schwinge	Kinetix Comp / Aluminium höhenverstellbar / Dahon Slipstream Alu U7	M-, P-, H- oder S-Lenker / - / CrMo-Stahl	Kinetix Comp / Physis 3D Lenksäule / Aluminium 6061
Übersetzung / Nabe	- / Shimano Nexus 7-Gang	46 : 18 Zähne / 2-Gang Sturmey-Archer Duomatic Rücktritt	52 : 13 Zähne / 14-Gang Rohloff Speedhub	53 : 11-32 Zähne / Kinetix Neutron 74 mm vorn, Kinetix Comp 8-fach-Kassette hinten	50 : 13 Zähne / BSR-Nabe, Sturmey-Archer 3-Gang	45 : 18 Zähne / Kinetix Neutron, SRAM Automatik RBN
Sattel	Beixo City	Brooks B17 (Standard: Terry)	r-m Design	Selle Royal Gel	Unisex Sattel von Brompton	Biologic Impel
Laufräder / Reifen	Aluminium Hohlkammerfelgen / Schwalbe Marathon 20 x 1.75 Zoll	Aluminium U-Profil 24 mm / Schwalbe Big Apple 20 Zoll	Alex Crostini M1.1 / Big Apple Reifen 18 Zoll	Schürmann YAK 20 Zoll / Schwalbe Kojak 35-406 mm Dahon Special Edition	Brompton Hohlkammerfelgen / Brompton Kevlar HP 16 Zoll	Kinetix Comp von WTB / Schwalbe Marathon Supreme 42x406
Bremsen	Promax V-Brakes	V-Brakes (optional hydraulische Felgen- oder Scheibenbremsen)	Shimano (BR-575) Scheibenbremsen	Kinetix V-Brakes	Alhonga Dual Pivot	Bremsen Kinetix Speedstop V-Bremse vorne / SRAM Automatik mit Rücktrittbremse
Beleuchtung	-	B&M Leuchten, SON XS Nabendynamo	SON für Scheibenbremsen mit Nabendynamo und Batterierücklicht	-	-	-
Gewicht	15,0 kg	ab 9,8 kg	11,5 kg	11,0 kg	11,6 kg	11,6 kg
Federung	-	Hinterrad elastomer-gefedert (3 Härten möglich), Vorderrad-Feder-gabel optional	Vollfederung, Birdy-Elastomer	-	Polyurethan-Block zwischen Haupt- und Hinterrahmen	-
Maximale Zuladung	100 kg	140 kg	120 kg	105 kg	130 kg	110 kg
Preis	EUR 860,-	ab EUR 1.670,-	EUR 3.799,-	EUR 559,-	EUR 1.293,-	EUR 949,-
Hersteller	Urban Bike, Tel. 0800-5889733, www.beixo.de	Bernds, Tel. 05231-17777, www.bernds.de	Riese & Müller, 06151-366860, www.r-m.de	BMW Group, Tel. 0800-64642250, www.mini.de	Brompton, Tel. 04893-4287250, www.brompton.de	Tern Falträder, Tel. 04251-811500, www.ternbicycles.de

Unser Testsieger:
Das Brompton-Bike zeigt,
wie das Thema Faltrad
richtig geht.



ALLE BIKES IM VERGLEICH

	Beixo Compact	Bernds	Birdy Rohloff Disc	MINI Folding Bike	Brompton H3L	Tern Verge Duo
Faltkomfort	●●○○○	●●●●●	●●○○○	●●●○○	●●●●●	●●●○○
Transporttauglichkeit	●●○○○	●●○○○	●●○○○	●●○○○	●●●●●	●●●○○
Fahreigenschaft	●●●●○	●●●●●	●●●○○	●●●○○	●●●●●	●●●○○
Gesamt	●●●○○	●●●●○	●●○○○	●●●○○	●●●●●	●●●○○

Zwei Testfahrer haben in den drei Kategorien jeweils zwischen 1 und 5 Punkten vergeben. Die Punktezah in der Tabelle ergibt sich aus dem Durchschnittswert beider Tester. Für den Durchschnittswert des Gesamtergebnisses wurden alle drei Kategorien gleich gewichtet.

Anzeige

DCM-BERLIN@email.de **DEGINDER CYCLE MANUFACTUR** www.DCM-BERLIN.de

ANFERTIGUNGEN UMBÄUTEN WERKSTATT SERVICE VERKAUF