

GINGE DAS ELEKTROVELO GERNE AUF REISEN?

Kann man mit einem Elektrovelo auf die Reise gehen? Die Abwesenheit der Stromfauteuils auf den Landstrassen ist offensichtlich, liefert aber immerhin der Fantasie ein wenig Stoff.

Dres Balmer

Taugt das Fahrrad mit dem Elektromotörchen für eine lange Tour? Ob man nun zehn oder vierzig Tage lang unterwegs ist, spielt dabei keine Rolle für das Gepäck; es muss minimalistisch sein. Ist es also möglich, von der Schweiz aus voltaisch geschoben über die Pyrenäen nach Gibraltar oder ampèregestärkt durch Skandinavien ans Nordkap zu rollen?

Solche Fragen stellt man sich als normaler Tourener immer wieder, wenn man mit Muskelkraft auf einem rein mechanischen Velo übers Land unterwegs ist. Auf den Landstrassen blickt man nach vorn, schaut nach hinten und entdeckt über Tausende Kilometer nicht einen einzigen Menschen, welcher auf längerer Reise den Elektromotor mit seinem Treten unterstützt. Dabei weiss man: Motor mit Tretunterstützung, das wäre zu machen, solche Unterstützung wäre ideal und genial. Warum aber ist da nicht eine einzige Elektra, nicht ein einziger Pedelezist über die weiten Auen und unendlichen Wiesen unterwegs? Elektrisches Motörchen und bewegliche Radlerwaden wären doch eine perfekte Mariage für die Überwindung kontinentaler Distanzen!

Der Wadenkurbler findet kaum Elektro-Radler, die mit ihm über Land fahren.

Hie und da passiert zwar, wenn man in der Schweiz und um sie herum unterwegs ist, Folgendes: Ein Velo-Wädli-Normalo merkt unterwegs, dass sich von hinten ein Elektromoped nähert, der Wadenkurbler bereitet sich darauf vor, sich nach dem elektrisch wimmernden Überholtwördenstein in den wattierten Windschatten zu hängen; wattiert, weil die meist ohnehin schon pummeligen Veloelektroniker, welche nicht grüssen, meistens ebenfalls pummelige Duvetjacken tragen, als ob sie zum Skifahren auf dem Gletscher unterwegs wären; dort, auf dem Gletscher, grüsst man sich wenigstens.

Jetzt aber muss der Wadenkrampfer rechtzeitig einen, zwei Gänge höher schalten und darf den entscheidenden, den schicksalhaften Augenblick, der zwei Sekunden dauert, zum Einschwenken an das Hinterrad des doppelpummeligen Vordermannes nicht verpassen, sodass der Elektromotor des Vorderen auch für den Hinteren arbeitet. Leider aber sind die Freuden des Windschattenfahrens, immer und immer wieder, von kurzer Dauer, denn, oh Schicksal, spätestens im übernächsten Dorf wimmert der Stromfauteuil des vorderen, des grusslosen, des doppelpummeligen Menschen links oder rechts dahin, weil er, besagter Mensch, sein mit Steckdose ausgerüstetes Domizil bereits eine Minute später erreicht haben wird. Der Vordere kehrt also heim wie ein Pendler im Auto, und Pendler grüssen sich ja auch nicht. Also: Niemand braucht die Stromzweiräder für längere Fahrten übers Land, diese Fahrzeuge werden gebraucht für das Pendeln in den Agglomerationen, das Reisen interessiert kein Elektroschwein.

ABSICHERUNG UND ERFOLG

Eine Ausnahme bilden da die erklärten, dokumentierten und ausgeschilderten Fahrten wie die Herzroute, deren Betreiber zwischen Lac Léman und Bodensee eine solide Infrastruktur für das Aufladen der Akkumulatoren aufgebaut haben. Da müssen sich die verwöhnten Unterwegegenen keine Sorgen machen: Am Abend finden sie in vorgegebenen Herbergen garantiert Ladegerät und Steckdose. Das beruhigt den Gast auf seinem E-Fauteuil und sichert den Erfolg solch festgelegter Elektrorouten, die in ihrer totalen Absicherung aber auch ein wenig bünzlig anmuten. Wer sich elektrisch auf eigene Faust auf selber komponierter Route übers Land ziehen lassen will und das Motörli dabei tretend unterstützt, muss sich vorsehen. Einer oder sogar zwei Er-





Touren mit elektrisiertem Velo können ein Genuss sein – wenn man entlang der Infrastruktur plant.

satzakkus und ein Ladegerät müssen zusätzlich zum menschlichen Gepäck mitreisen, das Velo wird also fünfzig oder sechzig Kilo schwer, dazu kommt das Lebendgewicht der reisenden Person, und bald sind wir beim maximal vernünftigen Gesamtgewicht, das die Hersteller mit 130 oder 140 Kilogramm angeben.

Es kann ein wenig umständlich werden, schafft aber auch lustige Situationen und menschliche Kontakte, wenn der Elektrofahrende bei der Mittagspause im Restaurant das Personal fragt, wo er denn bitte sein Ladegerät an eine Steckdose hängen dürfte. Rechnet man die Reichweite der Akkus an gängigen Stromtretern, sagen wir generös um die sechzig Kilometer in der Ebene und den gierigen Stromfrass in Steigungen dazu, ist die Bilanz in den Augen eines Reiseradlers ernüchternd bis entmutigend.

EBER UND WILDSCHWEIN

Es tauchen weitere Fragen auf, die sich natürlich nur ein Pedelec-Analphabet stellen kann. Wie macht es der Elektronaut, wenn sich zwischen zwei Etappenorten mit Steckdose zweihundert Kilometer Birkenwald mit Hügeln, Eber und Wildschwein, aber ohne Steckdosen ausdehnen, wenn der Pedelektriker also zelten darf? Über den Dauermen gepeilt, schafft er mit dem dritten, letzten und halb vollen Akku nach der Zeltnacht am folgenden Tag noch dreissig Kilometer. Auf dem Rest der Strecke muss er seinen siebzig Kilo schweren Panzer ohne Hilfe des Motörchens ins Ziel würgen. Das ist, so wenig weiß ich selber, selbst für trainierte Fahrer eine Tortur.

Die hügelige Birkenwaldfantasie geht weiter. Nach zwei solchen Etappen braucht die Stromreiseperson am zweiten Abend zwölf Stunden Schlaf, und fürs Aufladen des am folgenden Tag benötigten Saftes braucht das Ladegerät pro Akku sechs Stunden, macht bis zum Aufwachen zwei Akkus, der dritte wird als toter Ballast weitergeschleppt. Da legt die Reiseperson besser einen Ruhetag ein. Das alles sind fürs Vorwärtskommen etwas düstere Aussichten. Also organisieren Elektro-Türeler wohl am besten ein Begleitfahrzeug, welches den notwendigen Elektrokram mitschleppt. Kein Wunder, empfiehlt etwa «e-bike, das Pedelec-Magazin» im Reiseteil seiner Nummer 1/2016 die Entdeckung von Agglomerationen rund um grosse Städte und hält so den Pendlerdistanzen die Treue.

Da kommt mir auch ein elektrifizierter Velo-freund in den Sinn, der mit uns für eine lange Tour in die USA fliegen wollte. Für den Velotransport war schon das schiere Gewicht seines Elektrofahrtuils ein Problem, lösbar nur mit beträchtlichen Finanzkonsequenzen. Der Schlaumeier dachte sich, er werde zwei Akkus als Handgepäck mit in die Kabine nehmen. Zum Glück hat er sich vorher kundig gemacht, sonst wäre er beim Registrieren verhaftet worden: Die Akkus sind Gefahrengegenstand und werden nur im Güterflugverkehr transportiert. Wer also in Übersee eine Elektrotour plant, muss das Material im Gastland organisieren. Das schafft dann immerhin Kontakte mit der einheimischen Bevölkerung. ■

Siehe auch Rücklicht auf Seite 66

DER AUTOR

Dres Balmer ist seit 40 Jahren pedalierender Reisereporter und Verfasser mehrerer Bücher.