

# Auto Das Motor-Magazin

## Gefährliche Stützräder

Radfahren lernen

Wagt sich ein Kind das erste Mal auf ein Fahrrad, ist das meist eine wacklige Angelegenheit. Stützräder geben sicheren Halt, glauben manche Eltern. Doch Experten sehen das anders. „Radfahren lernen Kinder besser ohne Stützräder – durch die kleinen Zusatzräder kipelt das Kind auf dem Rad hin und her“, sagt Stephanie Krone vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC). „Auch die Lenkbewegungen sind dadurch verwickelt.“ Stützräder verhindern daher eher, dass Kinder das richtige Lenken, Anfahren, Anhalten und Kurvenfahren lernen. In Kurven zum Beispiel verlagern sie ihr Gewicht nach außen statt nach innen.

Die Zusatzrädchen können auch über die Bordsteinkante oder in ein Schlagloch absacken, dann kippt das Rad samt Kind um. Außerdem kann ein Rad mit Stützrädern rückwärts rollen und das Kind in eine gefährliche Situation bringen.

Besser trainieren die Kleinen das Radfahren auf einem Laufrad, auf dem sie sich mit den eigenen Beinchen statt über Pedale fortbewegen. Die Höhe sollte so eingestellt sein, dass das Kind mit leicht abgespreizten und gestreckten Beinen auf den Boden kommt. Sitzt das Kind zu tief mit entsprechend angewinkelten Beinen, dreht es die Füße zu weit nach außen, was für die Gelenke ungünstig ist.

Das Laufrad ist in der Regel bis zum vierten oder fünften Lebensjahr geeignet. Sitzt das Kind dann auf einem richtigen Rad, können Eltern oder ältere Geschwister bei den ersten Strecken noch ein bisschen mitlaufen und unterstützen.



Kinder lernen das Radfahren besser ohne Stützräder. Foto: dpa



Zu enge Abstände, unangekündigtes Ausscheren oder eine sich öffnende Autotür: Radfahrer müssen riskantes Verhalten voraussehen.

Foto: SP-X/Lea Fuji

## Sicherheit auf zwei Rädern

Unterwegs ohne PS: Verkehrsexperte gibt Tipps für einen sicheren Fahrradalltag

Von unserem fahrradbegeisterten Autoexperten Mario Hommen

Statistiken zeigen: Fahrradfahren wird in Deutschland zunehmend gefährlicher. Natürlich braucht es deshalb eine bessere Infrastruktur. Mit dem anhaltenden Fahrradboom in Deutschland steigt zudem die Zahl der Unfälle mit Biker-Beteiligung. Doch Radfahrer haben es ein Stück weit selbst in der Hand, die Gefahr eines Verkehrsunfalls zu verringern. Wer die folgenden Tipps beherzigt, kommt mit Sicherheit sicherer durch den Fahrradalltag.

Vor allem auf häufig genutzten Strecken, etwa dem täglichen Arbeitsweg, sollten sich Radfahrer über besonders gefährliche Passagen informieren. Auskunft kann hier der Unfallatlas des Statistischen Bundesamtes auf der Internetseite <https://unfallatlas.statistikportal.de> geben. Wer seine Route kennt, vergleicht sie mit dem Kartenmaterial der Seite und lokalisiert

so Gefahrenbrennpunkte. Zeigen sich Stellen mit einer Unfallhäufung, empfiehlt sich unter Umständen eine Alternativroute. Bietet sich keine an, schärft der Blick auf den Unfallatlas in jedem Fall das Bewusstsein für besondere Gefahrenstellen.

**Ausstattung ist das A und O**

Die eigene Sicherheit hängt auch vom Zustand des Fahrrads ab. Bereits beim Kauf sollte man sich ein passendes Rad aussuchen und ergonomisch korrekt einstellen. Wichtig ist natürlich ein funktionstüchtiger Zustand. Wer nicht selbst dafür sorgen kann, sollte regelmäßig einen Check in der Werkstatt durchführen lassen. Das Bike sollte außerdem eine gute Sicherheitsausstattung aufweisen. Eine Lichtanlage mit Qualitäts-LED-Leuchten, Markenbereifung, sichere Bremsen, eine vollständige Reflektorenausstattung und ein Helm sind eine solide Basis für einen sicheren Fahrradalltag. Wer

sich ein neues Pedelec kaufen will, kann bei einigen Herstellern mittlerweile sogar ein ABS bekommen, welches das Sicherheitsniveau nochmals deutlich hebt.

Selbst bei optimalen Vorkehrungen steckt aber immer noch großes Gefahrenpotenzial in eigenen Fahrverhalten. Beobachtungen haben gezeigt, dass Radfahrer, die einen Helm tragen, von Autofahrern enger umfahren werden. Deshalb sollten Radfahrer ihr Bewusstsein für die eigene Situation, das eigene Handeln und für Gefahren schärfen und vieles antizipieren – zum Beispiel, dass ein Autofahrer nach dem Überholen zu knapp zurück auf die Fahrbahn einschwenkt. Wichtig ist auch, dass die eigene Fahrweise für andere eindeutig und berechenbar ist. Statt dezent am Rand zu fahren, sollte man selbstbewusst den für die eigene Sicherheit nötigen Verkehrsraum einfordern.

Die kurze Faustregel des ADFC lautet: „Nach außen selbstbewusst,

innerlich aber defensiv fahren.“ Besonders wichtig ist, das Fahrrad in kniffligen Situationen zu beherrschen. Zu hohe oder unangepasste Geschwindigkeit ist ein Risiko – Raser gibt es auch unter Radfahrern. Hobby-Armstrongs oder Liegeradpiloten fegen gern mit 40 Sachen eng an Fußgängern vorbei. Auch wenn es bei Radwegen kein Geschwindigkeitslimit gibt, ist das gefährlich. Das gilt vor allem auf gleichermaßen von Fußgängern und Radfahrern genutzten Wegen, da sich hier Kinder oder Hunde plötzlich in den Weg stellen können. Deshalb sollten Radfahrer stets rücksichtsvoll und angemessen agieren. Das gilt einmal mehr für S-Pedelec-Nutzer, die häufiger mit knapp 50 km/h über die für sie eigentlich gesperrten Rad- und Fußwege brettern. Bremswege können bei diesem Tempo verdammt lang werden.

Zu einer oft tödlichen Falle werden rechtsabbiegende Autos, weshalb Radfahrer diese Gefahr stets

im Auge behalten sollten. Eine besonders trügerische Situation ergibt sich bei Rechtsabbiegern an Ampeln, die zunächst auf Fußgänger warten, nachrückende Radfahrer jedoch nicht mehr beachten. Wer sich auf dem Radweg einer solchen Situation nähert, sollte stets mit der Unachtsamkeit des Autofahrers rechnen.

**Für Autofahrer mitdenken**

Besonders gefährlich sind abbiegende Lkw, die oftmals Radfahrer im toten Winkel gar nicht wahrnehmen können. Auch durch unachtsames Heranfahren an Ausfahrten oder Unkenntnis beziehungsweise Nichtbeachten von Vorfahrtsregeln landen Radfahrer regelmäßig auf Motorhauben. Ob im Recht oder nicht: Pedalisten sind stets gut beraten, wenn sie für Autofahrer mitdenken. Das gilt einmal mehr für Biker, die regelmäßig in falscher Richtung unterwegs sind, was gar nicht selten vorkommt.

## Mit Ca Go soll die Last zur Lust werden

E-Lastenrad aus Koblenz ist ein umweltfreundlicher Cityflitzer und kommt im Oktober auf den Markt

Von unserem Redakteur Klaus Reimann

Das Abenteuer Lastenrad beginnt im Turbomodus. „Da nimmst du gleich richtig Fahrt auf“, sagt Matthias Naumann. Und der muss es wissen. Der 39 Jahre alte Kölner hat das E-Lastenrad mit großgezogen. Das Bike mit der Lizenz zum familienfreundlichen Transportfahrzeug hört auf den Namen Ca Go. Mit dem Stadtflitzer auf zwei Rädern will das 2019 gegründete Koblenzer Unternehmen Ca Go Bike GmbH die Geschichte der urbanen Mobilität fortschreiben.

Dabei geht es nicht um höher, schneller, weiter. Weil das Lastenrad im Cityverkehr eine ernsthafte Alternative zum Auto bieten soll, kam es den Machern auf andere Attribute an. „Sicher, komfortabel, belastbar, so lautet unsere Erfolgsformel, mit der die Last zur Lust werden soll“, sagt Naumann.

Der Absatz von Lastenrädern schießt mittlerweile regelrecht durch die Decke. Der Verkauf von E-Cargobikes stieg 2019 genauso rasant wie der gesamte E-Bike-Markt, nämlich um stolze 40 Prozent – Tendenz steigend. In Coro-

na-Zeiten sind die Radhersteller die großen Gewinner. Das Koblenzer Unternehmen kommt mit seinem wendigen Alltagsgefährte für Stadtfahrten aller Art also genau zum richtigen Zeitpunkt auf den Markt.

**Das Rad als Zukunftsmotor**

Ca-Go-Bike-Firmengründer ist der Koblenzer Radpionier Franc Arnold. 2003 hob Arnold die Marke Ergon aus der Taufe. Im Lauf der Jahre hat sich Ergon weltweit zu einer Premiummarke für ergonomische Fahrradkomponenten entwickelt. Mit dem Lastenradprojekt plant Arnold jetzt sozusagen die innerstädtische Verkehrsrevolution. „Zwei Räder, eine Box, sehr viel Spaß und unendlich viele Parkmöglichkeiten“, so charakterisiert Arnold sein Gefährt, das er gemeinsam mit einem Team erfahrener Ingenieure und Designer aus der Automobil- und Fahrradindustrie gebaut hat. Das Lastenrad als Zukunftsmotor sozusagen.

Ein Motor, der es in sich hat Naumann hat nicht zu viel versprochen. Obgleich mit seiner voluminösen Transportbox und dem langen Radstand von respektablen



Gute Kurvenlage: Das wendige Ca-Go-Lastenrad aus der Koblenzer Rad-schmiede kann im Straßenverkehr vollauf überzeugen. Foto: Privat

Ausmaßen, geht Ca Go ab wie der Blitz. Das Bosch-Aggregat kommt sofort auf Touren. Ca Go macht vor allem dort Spaß, wo die Stadt dem Gefährt Raum gibt.

Doch gerade an Raum mangelt es in vielen Städten noch. Busse, der mehr oder minder fließende Autoverkehr und wilde Parkmanöver machen dem Zweirad das Leben schwer. Auch weil es schnell

mal eng und unübersichtlich wird im innerstädtischen Gewusel, lautet die Devise in der Lastenradkennlernphase: Langsamer ist besser. Denn so ein Gefährt lenkt sich anders, indirekter als ein normales Bike oder E-Bike. Feingefühl ist gefordert. Und das muss sich der Pilot im besten Wortsinn erfahren. Das Fahren mit einer Hand beispielsweise, wenn der andere

Arm gerade die Fahrtrichtung anzeigt, will gelernt sein. Übung macht hier nicht gleich den Meister, gibt aber die Sicherheit, die es braucht, um sich im Stadtverkehr behaupten zu können.

Einmal im Sattel, kann das Lastenrad gleich punkten. Der durchzugstarke Motor leistet auch am Berg ganze Arbeit. Der leicht zu bedienende Fahrradcomputer hält vier Fahrmodi bereit – da ist für jeden etwas dabei. Ebenso vielfältig ist der Nutzen. Die Kleinen in die Kita, der Großeinkauf, die Lieferfahrt zum Kunden – in der aus einem leichten EPP-Material gefertigten, wasserdichten und recht stabil wirkenden Box mit einem Ladevolumen von 200 Litern ist viel Platz für die Dinge des Alltags.

**Sicher und komfortabel**

Mit dem Lastenrad im Straßenverkehr unterwegs, dazu noch Kinder an Bord: Wie sieht es mit der Sicherheit aus? Für die Ca-Go-Ingenieure der entscheidende Punkt. Die elastische und bruchfeste Transportbox formulierte dabei den Anspruch an die Sicherheit. „Aus diesem Anspruch heraus hat sich dann das Lastenrad entwickelt“, beschreibt Naumann die Anfänge.

Wie kann ich ein stabiles Lastenrad bauen, das leicht zu lenken und dennoch komfortabel ist, lau-

tete die nächste Aufgabe. Die Antwort überzeugt. Die Doppelbatterie (Reichweite: rund 125 Kilometer) ist unterhalb der Box angebracht. Das sorgt für einen tiefen Schwerpunkt und zusätzliche Stabilität. Für die Kids gibt es Sicherheitsgurte und Kopfstützen. Sogar ein Autokindersitz kann befestigt werden. „Ein Novum im Bereich des Lastenrades“, so Naumann. Die Box hat abgerundete Ecken, Rahmenteile sind verkleidet.

Ob das genug der Sicherheitskomponenten ist im städtischen Verkehr, wird die Praxis zeigen. Die Frage, ob das Lastenrad eine Alternative zum Auto darstellt, beantwortet nicht das Lastenrad. Darüber entscheidet der Mut der Stadt- und Verkehrsplaner. Sind die willens, der City Platz für eine alternative, klimafreundliche Mobilität einzuräumen, dann gehört einem solchen multifunktionalen Gefährt die Zukunft. Es ist nett zur Umwelt, familienfreundlich, fördert die Fitness und kennt Parkprobleme nur dann, wenn zu Hause die Frage nach einem sicheren Stellplatz aufkommt. Vielleicht kann ja das Auto weichen ...

Das Ca Go Lastenrad soll im Oktober 2020 auf den Markt kommen. Das Einstiegsmodell gibt es für rund 6600 Euro.