

Reiserad: Zwischen Sixpack und E-Mobilität

von bb - Mittwoch, 1. November 2023

https://www.pd-f.de/2023/11/01/reiserad-zwischen-sixpack-und-elektro_18811



Das Verreisen auf dem Fahrrad steht hoch im Kurs. Wer im nächsten Sommer eine Radreise plant, macht sich teilweise jetzt schon Gedanken über Route und passende Ausstattung. Wie hat sich das Radreisen in den letzten Jahren verändert? Und sind [Reiseräder](#) mittlerweile auch elektrifiziert? Der [pressedienst-fahrrad](#) hat mit [Reiserad](#)-Insider:innen über die aktuellen Trends gesprochen.

Klassische Radreisende haben oft ein Sixpack: Zwei Radtaschen vorne an der Gabel, eine Lenkertasche, zwei große Taschen am Gepäckträger und darüber noch eine große Packtasche. Die Taschen bestehen aus wasserdichtem Material und sind möglichst robust. So ist man optimal auch für mehrwöchige Exkursionen ausgerüstet. Diese Ausstattung verbindet man gemeinhin mit dem Begriff Reiserad. Aber repräsentiert das noch heutige Radreisen? Eine Definition eines Reiserades fällt nämlich schwer: „Das Thema Radreisen ist so bunt wie noch nie und ein Stück weit müssen das auch die Produkte widerspiegeln“, beobachtet Stefan Stierer, Geschäftsführer beim Reiseradspezialisten [Velotraum](#). Anke Namendorf, Brand Managerin DACH beim niederländischen Hersteller [Koga](#), pflichtet bei: „Das klassische Reiserad gibt es nicht mehr“, denn man könne mittlerweile mit vielen unterschiedlichen Rädern auf Reisen gehen.

Die Zielgruppe wird stetig größer

Das stellt die Hersteller aktuell vor größere Herausforderungen. Während Radreisen vor ein paar Jahren noch ein Thema für eine kleine, fahrradaffine Zielgruppe war, hat die Urlaubsidee mittlerweile einen höheren gesellschaftlichen Status erreicht, der neue Zielgruppen anspricht. „Wir weiten aktuell unser Angebot für ganz kleine und ganz große Leute erheblich aus. Wir haben mittlerweile Anfragen von Menschen mit 150 Kilogramm Körpergewicht“, erzählt Stierer. Das Problem: Zwar liegt das maximale

Gesamtgewicht für Reiseräder aktuell bei 180 Kilogramm und damit deutlich über dem von normalen Fahrrädern. Das beinhaltet Gewicht der Fahrer:in, des Fahrrads und des Gepäcks. Doch für die große Reise kommt mitunter Gepäck bis 60 Kilogramm zusammen, d. h. Fahrer:innen dürfen bei einem Radgewicht von 20 Kilogramm maximal noch 100 Kilogramm wiegen. Das passt immer weniger zu einer Gesellschaft, die größer und kräftiger wird. „Die Leute sind verzweifelt auf der Suche nach einem passenden Rad. Aber auch wir sind dann mit unserem Latein am Ende. Wir denken schon darüber nach, ob wir in Zukunft über die 180 Kilogramm hinausgehen“, so Stierer. Dabei sind die 180 Kilogramm Gesamtgewicht bereits eine Herausforderung für die Produktentwicklung, da nicht nur der Rahmen, sondern auch Anbauteile und Komponenten auf höhere Gewichte getestet werden müssen. „Wir versenken gerade ein kleines Vermögen bei Testinstituten, da eine Gabel nach der anderen crasht“, verrät Stierer.

Kein Reiserad von der Stange kaufen

Auch bei Koga lag der Fokus bei der Überarbeitung des Reiseradklassikers „Worldtraveller“ auf einem höheren Gesamtgewicht, um den gestiegenen Anforderungen zu entsprechen. Für Namendorf ist das Gesamtgewicht bei der Auswahl allerdings nicht das Hauptkriterium. Man müsse individuell entscheiden, was man braucht. Reiseradler:innen, die selbst nur wenig Gepäck dabei haben und ein geringes Körpergewicht auf die Waage bringen, werden mit einem schweren Rad weniger Spaß haben. „Das ist ganz wichtig: Man muss vorher überlegen, was man mit dem Rad machen will und sich beraten lassen. Wer wirklich richtig auf Reisen mit dem Fahrrad gehen möchte, der kauft kein Fahrrad von der Stange. Und wenn er sich eins kauft, dann baut er das um. Das sollte man auf jeden Fall machen“, empfiehlt sie.

Bikepacking als weitere Spielart

Ein Trend, der sich in den letzten Jahren etabliert hat, ist [Bikepacking](#), also die Radreise mit einem sportlichen Rad und leichtem Gepäck. Anstatt umfangreiche Ausrüstung mitzunehmen, was neben dem Rad auch die Fahrtechnik schnell an ihre Grenzen bringen kann, konzentrieren sich Bikepacker:innen auf das Wesentlichste. „Bikepacking ist eine tolle Bereicherung für den Markt“, freut sich Stierer. Ähnlich sieht es auch Namendorf, die durch Bikepacking eine Verjüngung der Reiseradszene feststellt – sei es bei einem Wochenendausflug mit kleinem Zelt ins Grüne oder einer längeren Auszeit per Rad. Mittlerweile hat sich ein Markt entwickelt, der diesen Anforderungen entgegenkommt. Neben passenden Taschen gibt es auch ein wachsendes Angebot an Rädern, die passende Befestigungsmöglichkeiten aufweisen. Das Thema ist zwar nicht neu, die steigende Nachfrage jedoch schon. Was dabei Hand in Hand geht, ist die Entwicklung von universeller Funktionskleidung. Durch die Kombination aus Funktion und Mode braucht es weniger Gepäck, da etwa ziviler anmutende Radtrikots aus geruchsneutraleren Materialien wie Merinowolle auch abends bei der Einkehr getragen werden können. Das macht das Reiseleben wortwörtlich leichter, sind sich die beiden Reiseradfans einig, die sich selbst gerne im Urlaub in den Sattel schwingen.

E-Bikes sind noch nicht angekommen

Beim Thema [E-Bike](#) ist die Reiseradszene hingegen noch etwas zurückhaltend. Zwar liegt laut [ADFC](#)-Radreiseanalyse das Durchschnittsalter von Radreisenden bei 53,5 Jahren, was zeigt, dass auch Ältere die freie Zeit mit einer Radreise verbringen. Den ganz großen Durchbruch scheint das Thema allerdings noch nicht erreicht zu haben, auch wenn immer mehr Reiseradhersteller mittlerweile ihr Sortiment um elektrifizierte Modelle erweitern. „Alles, was über drei Wochen klassischen Urlaub hinausgeht und Europa verlässt, wird mit Muskelkraft gemacht“, stellt Stierer fest. Namendorf erkennt vor allem das Laden der Akkus als ein Hauptproblem: „Die Frage ist: Wo kriege ich meinen Strom her? Denn Lademöglichkeiten gibt es unterwegs vielleicht nicht. Man müsste also zwei oder drei Akkus dabei haben, was natürlich ein unwahrscheinliches Gewicht ist.“ Das wirkt sich wiederum auf das Gesamtgewicht des Rades aus. Außerdem wird die klassische Radreise mit Unabhängigkeit verbunden – die nötige Suche nach Steckdosen schränkt das ein. Allerdings stellen die Expert:innen fest, dass E-Bikes bei kurzen Gruppenreisen in touristisch erschlossenen Gebieten eine wachsende Nachfrage finden. „Eine Massenbewegung wird aber noch

nicht ermöglicht. Wenn die Akkus eine doppelt so hohe Kapazität haben, aber nur halb so schwer sind, dann könnte es was werden“, prognostiziert Stiener.

Innovationen bringen Schwung

Interessant ist daher, zu verfolgen, wie die technische Entwicklung weitergeht. Der Hersteller [Tout Terrain](#) bietet in manchen seiner E-Reiserädern für die nächste Saison die neue Motorgetriebeeinheit „MGU“ von [Pinion](#) an. Das System benötigt durch seinen Aufbau ohne offen liegende Schaltungskomponenten kaum Wartung, was für Radreisende ein wichtiges Argument ist. Zusätzlich kommt das System mit einem Riemenantrieb, was gegenüber der Kettenschaltung eine noch längere Laufzeit gewährleistet. Mit derartigen Innovationen wird der Reiseradmarkt interessanter und schafft neue Lösungen. Allerdings treffen diese Ideen auf eine Klientel, die für lange Reisen eher auf bewährte Technik setzt. „Das ist natürlich eine Herausforderung, aber jede neue Technik braucht eine Zeit, bis sie sich im Markt etabliert. Wir sind von der Innovation überzeugt und sehen darin einen Ansatz, das Thema Reiserad auf ein neues Level zu heben“, erklärt Stephanie Römer, Geschäftsführerin von Tout Terrain.

Navigation braucht Elektrifizierung

Dass Elektrifizierung und Digitalisierung mittlerweile im Reiseradbereich Einzug halten, sieht man am Punkt der Navigation. Rund zwei Drittel der Reiseradler:innen geben an, ein Navigationsgerät oder Smartphone zur Orientierung zu nutzen. „Die Energieversorgung ist deshalb ein riesengroßes Thema“, weiß Stiener. Einerseits braucht man Lösungen, die während der Fahrt ausreichend Energie liefern. Andererseits soll nicht der ganze Lenker zugebaut sein und komplizierte Kabelbäume entstehen, die nur schwierig sicher im Inneren des Rahmens verbaut werden können. Eine Lösung für „Bio-Bikes“ ist das „E-Werk“ von [Busch & Müller](#), das am Rahmen befestigt und, vom Nabendynamo gespeist, Geräte über USB lädt. Aufgeräumt im Steuerrohr sitzt das alternative Powermodul „Plug6 Plus“ von Tout Terrain. Es kann sogar im Stand noch Geräte mit Strom versorgen. Solche Lösungen, auch in Verbindung mit Lichtanlage, werden in Zukunft noch häufiger am Markt zu sehen sein. „Obwohl ich noch ein Fan der klassischen Übersichtskarte bin“, lacht Namendorf.

Thomas Geisler | pressedienst-fahrrad

[Direktdownload Bildauswahl und Artikel \(8 Bilder\)](#)

[Express-Bildauswahl zum Thema \(8 Bilder\)](#)

[Erweiterte Bildauswahl zum Thema \(55 Bilder\)](#)

Passende Themen beim pd?f:

[Wie findet man die passende Fahrradtasche?](#)

[Was Radfahrende bei einem Sommergewitter tun sollten](#)

[Reise und Sport: Sorgenlos Spaß abseits vom Asphalt](#)

[Zehn Fehler, die man bei einer Radreise verhindern kann](#)

SUV-E-Bikes: Die Alleskönner unter den Rädern?

Passendes Bildmaterial

