



#### Rustikaler Urlaub:

Campingurlauber verzichten auf manchen Komfort, doch Fans bejahrter Wohnmobile lieben es besonders rustikal. Seite 6

# FÄCHER

Unterhaltung zum Wochenende



#### Kein Luxus:

Au-Pair-Mädchen sind kein Privileg der obersten Gesellschaftsschichten mehr. Für viele Familien sind sie unerlässlich. Seite 2

70. Jahrgang • Nr. 25

Samstag, 25. Juni 2016

Wenn der Kraichgau die Toskana Deutschlands ist, dann ist das Emmental vielleicht so etwas wie der Kraichgau der Schweiz. Will sagen: Es gibt viele, sehr viele Hügel. Da nimmt es nicht wunder, dass in diesem Landstrich ein findiger Ingenieur bereits 1993 auf die Idee gekommen ist, sein Fahrrad mittels einer Batterie zu motorisieren. Einer Auto-Batterie wohlgermerkt.

Zu einem guten Produkt gehört immer auch eine gute Geschichte. Beim Schweizer E-Bike-Hersteller Flyer geht sie so: Der Emmentaler Ingenieur Philippe Kohlbrenner hat 1993 den „Rote Büffel“ erfunden. Das erste E-Bike aus dem Hause Flyer kann man im modernen Firmengebäude in Huttwil bestaunen. Der Rote Büffel ist geschätzt beinahe so schwer wie sein tierischer Namensgeber. Vor seiner zweiten Geburt war der Büffel ein handelsübliches rotes Coronado-Herrenrad. Im Rahmen, über dem Tretlager, sitzt eine klassische Autobatterie, ein ziemlich klobiger Fremdkörper, und treibt einen Scheibenwischermotor an. Doch damit hat der Erfinder die Emmentaler Berge quasi im Flug bezwungen. Das war auch nötig. Denn der Legende nach kochte seine Frau sehr gut, weshalb der Ingenieur jeden Mittag zu Hause essen wollte. Das war – in bergiger Landschaft – nur motorisiert zu machen. Das erste Flyer-Bike war geboren.

Heute, nach Höhen und Tiefen und einem Beinahe-Aus, gilt das Schweizer Vorzeigeunternehmen als der Mercedes unter den motorisierten Fahrrädern. Sein Wachstum spiegelt die rasante Entwicklung der gesamten Branche wider: Allein in Deutschland sind im Jahr 2015 mehr als eine halbe Million E-Bikes verkauft worden. Das ist laut Branchenverband ZIV gegenüber dem Vorjahr eine Wachstumsrate von satten 11,5 Prozent.

#### „Markt hat an Geschwindigkeit zugelegt“

Im vergangenen Jahr war schon jedes achte in Deutschland verkaufte Fahrrad motorisiert – Tendenz weiter steigend. Die Anzahl an E-Bikes auf deutschen Straßen schätzt der Zweirad-Industrie-Verband mittlerweile auf rund 2,5 Millionen Fahrzeuge. Und bei Fahrradhändlern wie dem Kuppenheimer Klaus Kastner ist bereits jedes dritte verkaufte Rad ein E-Bike. Er berichtet von einem Kollegen auf der Schwäbischen Alb, bei dem sogar jeder zweite Käufer mit einem Elektrorad aus dem Laden geht. Klaus Kastner hat die Entwicklung von Beginn an begleitet. Schon vor 20 Jahren hat er das eine oder andere Elektrofahrrad verkauft – mit den heutigen High-Tech-Modellen nicht zu vergleichen, wie er sich erinnert.

„Der Markt hat seit fünf Jahren enorm an Geschwindigkeit zugelegt.“ Seither hat sich auch Kastners Kundschaft gewandelt. Seit vor rund drei Jahren das E-Bike auch in die Domäne der sportlichen Mountainbikefahrer Einzug gehalten hat, ist der Kundenkreis nochmals größer geworden. „Heutzutage ist die Reichweite kaum noch ein Thema“, berichtet Kastner von immer besseren Akkus, die locker die 100-Kilometer-Grenze sprengen. Die Technik ist massentauglich.

„Bevor der Akku schlapp macht, macht es dein Hintern“, bringt es Werner Meier auf den Punkt. Er und sein Team führen jährlich 20 000 Besucher durch das ultramoderne, Passiv-Energie-Fabrikgebäude von Flyer im Emmentaler Huttwil zwischen Basel und Bern. Der Schweizer E-Bike-Marktführer produziert mit 220 Mitarbeitern 55 000 bis 60 000 Fahrräder pro Jahr und hat eine Exportquote von 75 Prozent. „Hier gibt es nicht nur Emmentaler Käse. Es gibt auch was Gutes. Nämlich unsere Fahrzeuge“, erklärt Meier mit schweizerischem Humor und charmanter Gemütlichkeit. An neun Montagestraßen werden die nicht ganz billigen Schweizer Velos montiert. Unter 3 000 Euro bleiben bei dieser Marke die wenigsten Räder. Das Uproc-6-Mountainbike – ein Geschoss, das ohne Akku 19 Kilogramm wiegt und per Touchscreen gesteuert werden kann – kostet beispielsweise ab 6 200 Euro aufwärts.

Freilich sind selbst Supermärkte oder Baumärkte schon auf den E-Bike-Trend aufgesprungen. Dort bekommt man Räder auch unter 1 000 Euro. Allerdings in teils fragwürdiger Qualität und ohne

## E-Bikes liegen im Trend Flitzen ohne zu schwitzen



**HÖHENFLUG:** E-Bikes liegen bei Radfahrern im Trend. Für die teuersten Modelle kann man schon ein halbes Auto bekommen. Der „Rote Büffel“ des schweizerischen Herstellers Flyer (rechts) musste in den 90er Jahren noch von einer klassischen Autobatterie angetrieben werden. Fotos: Flyer / Zahn

fachmännische Beratung. Experten raten dazu, mindestens 2 000 Euro zu investieren, alleine andere Komponenten wie Bremsen oder Schaltung machen das E-Bike teurer gegenüber einem normalen Fahrrad. Ebenso der Akku, dessen Langlebigkeit sich irgendwann auszahlt. Ein moderner Lithium-Ionen-Akku kann dann schon mal mit 500 Euro zu Buche schlagen. 500 bis 1 000 Ladezyklen machen die Akkus heutzutage mit. Das heißt, nach einigen Jahren wird in jedem Fall ein neuer Akku fällig.

Als sich Fremdenführer Meier mit seiner Besuchertruppe aus Deutschland auf Testfahrt ins hügelige Emmental-Gelände begibt, ist die angebliche Schweizer Langsamkeit schnell verflogen. Die Räder schnurren nur so die Berge hoch. Die Kühe, die hier den Grundstoff für den berühmten Käse liefern, scheinen den Anblick der lautlosen Flitzer bereits gewohnt. Meier hat wahrlich nicht zu viel versprochen: „Sie pedalieren, wir verdoppeln.“

Die Rennradler Günter Häfele und Jürgen Mayer, beide aus Gaggenau, haben den Umstieg aufs E-Bike nie bereut. Der Baden-Badener Hausberg Merkur oder der Kaltenbronn sind für die Mittsiebziger seither kein Problem mehr. „Da treppelsch lässig hoch“, berichtet Häfele mit verschmitztem Lächeln. In ihrem Freundeskreis besitzen mittlerweile alle ein E-Bike. Für den erfahrenen Zweiradmechaniker aus dem El-

sass, Roger Mauder, ist die Geschichte der beiden der Klassiker. Oft kommt die Ehefrau als erste in den Laden und kauft sich ein E-Bike. Der Ehemann glaubt, weiterhin mithalten zu können, aber es vergehen keine zwei Jahre, dann steht auch er im Fahrradgeschäft und verlangt nach motorischer Unterstützung.

„Das E-Bike führt die Leute zusammen“, schwärmt gar Händler Kastner. Plötzlich fahren wieder Menschen in der Gruppe mit, die vorher – vielleicht aus gesundheitlichen Gründen – nicht mehr mithalten konnten, berichtet er auch von Radvereinen, die längst dem E-Bike die Tür geöffnet haben. Dass die Vorbehalte gegenüber den Motorisierten zurückgehen, zeigt der neue Boom bei Trekking- und Mountainbikes. „Die Produkte sind heute einfach viel ausgereifter. Da hat der Handel einiges an Lehrgeld bezahlen müssen“, berichtet Kastner von den Anfängen, als das E-Bike noch vor allem mit Misstrauen beäugt wurde. Auch die Stiftung Warentest hat 2013 noch verheerende Noten selbst für teils renommierte Marken ausgestellt. Mittlerweile allerdings haben die meisten Hersteller enorm aufgeholt. Auch hier gilt wie in anderen Branchen: Die Masse macht's.

Der Fortschritt bei den E-Bikes ähnelt der Entwicklung der Computer. Ein IBM-Mann hatte einst prognostiziert, dass es



weltweit nur einen Markt für allenfalls fünf solcher Elektronenhirne geben werde. Ähnliches galt für E-Bikes. Würden die Automobilhersteller heute eine derartige Stückzahl bei ihren E-Autos erreichen wie die E-Bike-Hersteller, es bräuhete keine Kaufprämie. Zudem, da sind sich Experten sicher, verliert das

Auto gerade seine Bedeutung, auch als Statussymbol. Statt eines zweiten Autos legen sich manche heute lieber ein E-Bike zu, um am täglichen Pendler-Stau vorbeizuziehen oder am Wochenende längere Ausflüge zu machen, berichtet Roger Mauder. Renate Kaindl aus Baden-Baden kann das bestätigen. Sie ist Tourenführerin beim Fahrradclub ADFC. Knieprobleme hatten die passionierte Radlerin zum Umstieg bewogen. Bereut hat sie ihn nie. „Seither hat sich mein Radius wieder vergrößert“, so Kaindl. So weit ist Hermann Schneider aus Rastatt noch nicht. „Ich war nie ein leidenschaftlicher Radler“, berichtet der Mann, der sich trotzdem für den ADFC engagiert. Auch er hat's in den Knien, für ihn hat es aber erst mal ein gebrauchtes E-Bike getan.

Die Reichweite, der vergleichsweise hohe Preis, die Sicherheit – es gibt etliche Vorbehalte gegenüber dem motorisierten Fahrrad. Einst titelte Stiftung Warentest: „Das Risiko radelt mit“. Doch auch in puncto Sicherheit, etwa was Rahmenstabilität angeht oder die Ausstattung der Bremsen, hat sich vieles getan. Der größte Risikofaktor sitzt wohl auf dem Sattel. Die meisten Händler empfehlen ohnehin einen Helm, zumal für ältere oder ungeübte Fahrer. Vorbehalte mag es nach wie vor einige geben, der Markt allerdings spricht längst eine andere Sprache. Sportliche Fahrer wie Mountainbiker kommen gerade auf den Geschmack. Lastenfahrräder und Cityflitzer werden mittlerweile immer öfter motorisiert verkauft.

Das Angebot wird vielseitiger, die Zielgruppe jünger. Schon von der ersten Probefahrt kommen fast alle lächelnd zurück, weil sie erlebt haben, was die Schweizer ganz schlicht ausdrücken: Flitzen ohne zu Schwitzen. Christina Zäpfel



**WACHTUMSMOTOR DER FAHRRADBRANCHE:** Allein in Deutschland wurden im vergangenen Jahr mehr als eine halbe Million E-Bikes verkauft. Auch sportliche Mountainbiker vertrauen auf die Unterstützung. Foto: Zahn