VELOTRAUM F1

Das fehlte noch: Mit einem Faltrad ergänzt velotraum sein Angebot um ein ebenso bewährtes wie eigenständiges Radkonzept. Denn im neuen F1 paart sich die geballte Erfahrung des Faltrad-Massenproduzenten Dahon mit der Innovationskraft der deutschen Bikeschmiede. Wie entfaltet sich das große Potential in der Praxis?

Text: Jan Gathmann / Fotos: Rene Marks

Keine Frage, das Rad fällt auf. Frauen sehen dem velotraum F1 schon wegen seiner gewagten Farbgebung in Senf-Gelb hinterher. Aber auch technisch weckt das Rad Interesse, denn komplett ausgestattete Falträder sind auf deutschen Stadtstraßen eher Mangelware. Und Kenner wundern sich über so manches Detail an dem scheinbar bekannten Dahon-Modell mit dem unerklärlichen velotraum-Schriftzug.

Rahmen: im Detail verbessert

Was ist so ungewöhnlich am Auftritt des velotraum F1? Da ist zunächst der Rahmen: Faltrad-Experten identifizieren ihn sofort als den tausendfach bewährten Dahon Vitesse-Rahmen. Tatsächlich wird der zweifach konifizierte Vitesse-Alurahmen in unveränderter Form als Basis für das F1 bei Dahon in Fernost gefertigt. Einen entsprechend sorgfältigen Eindruck macht die Verarbeitung: Alle Schweißnähte sehen sauber aus und die Klappscharniere funktionieren reibungslos und spielfrei.

Velotraum wäre aber nicht velotraum, hätte man nicht noch einmal im Detail Verbesserungen gegenüber dem Dahon-Basismodell gesucht. So änderte man für mehr Funktionalität, aber auch Flexibilität im hauseigenen Baukastensystem die Position einiger Anlötsockel und verbreiterte den Hinterbau auf das gängige Nabenmaß von 135 Millimetern. Auffälligstes Merkmal ist aber das Exzenter-Tretlager, mit dem das F1 derzeit als weltweit einziges Faltrad ausgestattet ist. Das große Lager erlaubt den Einsatz von Nabenschaltungen ohne zusätzlichen Kettenspanner, womit ein bei Falträdern defektanfälliges Bauteil entfällt. Ungewöhnlich für ein Faltrad ist außerdem die extrabreite Bereifung, für die der Rahmen ausgelegt ist: Schwalbes leicht laufender Big Apple-Reifen sorgt für komfortables Abrollverhalten trotz des kleinen 20-Zoll-Raddurchmessers. Untypisch für die schwäbische Maß-Bikeschmiede, aber bei Falträdern Standard ist die Tatsache, dass das F1 nur in einer Rahmengröße lieferbar ist. Die reicht für Radler mit einer Sitzlänge von bis zu 81 Zentimetern, was ungefähr einer Körpergröße von bis zu 1,95 Metern entspricht.

Unverändert bleibt der Klappmechanismus, der sich schon bei Dahon hervorragend bewährt hat. Rund anderthalb Minuten braucht man beim ersten Mal, um das Rad auf sein Packmaß von ca. 200 Litern zusammenzufalten. Die Schnellspanner am Lenker und in der Rahmenmitte lösen, den Lenker nach hinten innen und den Rahmen zur Seite klappen, dann die Sattelstütze absenken – fertig. Geübte schaffen das auch in 30 Sekunden und weniger. Kleiner Kritikpunkt: Die Stellung zu finden, an der die eigens angebrachten Magneten die beiden Radhälften zusammenhalten, ist mitunter mühselig. Zudem muss man den Lenker nach dem Ausklappen wieder mittig ausrichten. Es gibt – etwa bei Brompton – noch einfachere Konzepte, die aber oft fahrtechnische Nachteile aufweisen.

Hohes Ausstattungsniveau

Höhere Ziele peilte velotraum auch bei der Ausstattung an. Alle Schaltungs- und Bremsteile entstammen der Shimano Nexus-Baureihe. Hinten dreht sich das Rad um eine wartungsarme 8-Gang-Nexus Premium-Freilaufnabe, die über den passenden Drehgriffschalter mit sehr geringen Bedienkräften geschaltet wird. Das bringt leichte Gangwechsel im Stand, z. B. an der Ampel, und auch während der Fahrt. Unterwegs sorgt ein beidseitig an der Sugino-Kurbel montierter Schutzring dafür, dass Hosenbeine schmutzfrei bleiben und die Kette nicht abspringen kann. Einen hochwertigen Eindruck machen auch die restlichen Anbauteile: Vom bequemen, eher breiten Tourensattel mit ergonomischer Aussparung im Dammbereich über die abnehmbaren Bärentatzen-Pedale und den soliden Aluminium-Gepäckträger (bis 15 kg Zuladung) bis hin zu dem kleinen Halogen-Frontscheinwerfer von Hella, der seine Energie von einem leicht laufenden Dahon-Nabendynamo erhält. Letzterer profitiert von den kleinen 20-Zoll-Laufrädern: Denn die erhöhte Drehzahl bei gleicher Strecke lässt das Licht schon bei sehr geringen Geschwindigkeiten mit voller Stärke brennen.

„Klapprad kommt von klapprig", das konnte man über viele Urahnen der modernen Falträder sagen. Keine Spur davon beim F1. Weder der sauber befestigte Seitenständer noch die an drei Punkten fixierten Schutzbleche geben Geräusche von sich. Alles sitzt fest an seinem Platz. Auch bei hohen Geschwindigkeiten zeigt sich das F1 für ein Faltrad noch sehr laufruhig. Das gebotene Übersetzungsverhältnis lädt auch mal zu schnellerer Gangart ein. Im achten Gang sind für trainierte Radler 35 km/h und mehr drin. Wer noch schneller sein will – oder auch im Kriechgang steile Anstiege bewältigen möchte – für den hält das velotraum-Baukastensystem auch die Option auf ein Schlumpf-Getriebe bereit, das den Übersetzungsbereich nochmals stark erweitert.

In der City zu Hause

Doch für den Alltag in der City und die Kurztour reicht die Standardübersetzung vollkommen aus. Hier ist das F1 ohnehin in seinem Element. Wieselflink lässt es sich durch Kurven dirigieren. Dabei wirkt das Vorderrad nicht ganz so unruhig, wie man es bei vielen Falträdern gewohnt ist, trotzdem ist das Fahrverhalten gewöhnungsbedürftig. Ein Vorteil der kleinen Raddurchmesser wiederum ist, dass selbst ungeübte Fahrer auf kleinem Raum mit dem F1 wenden können. Auch das Auf- und Absteigen ist dank des relativ tief liegenden Hauptrohres äußerst bequem. Und der Komfort auf holprigen Radwegen lässt sich dank der Big Apple-Bereifung durchaus mit einem 28-Zoll-Rad mit schmaler Tourenbereifung vergleichen. Apropos Komfort: Die Ergon-Griffe liegen perfekt in der Hand. Noch dazu lässt sich der Lenker mit Schnellspannern ganz einfach in der Höhe und im Winkel verstellen. Damit kann man im Handumdrehen eine Vielzahl von Sitzpositionen einstellen. Top!

Die stadttypische einseitige Belastung mit einer Packtasche bringt das Rad kaum aus der Ruhe und es wirkt jederzeit sicher. Noch mehr Sicherheit geben die hervorragenden Bremsen. Wenn es Not tut, steht das F1 so schnell, wie der gleichnamige Jet fliegt. Die Shimano V-Brakes packen auf den Kinetix-Felgen ungemein kräftig zu, was in Kombination mit den dicken Pneus zu kurzen Bremswegen führt. Selbst im Regen ist die Funktion nach kurzem Trockenbremsen noch gut. Dann entfalten auch die Schutzbleche, die zum Glück tief heruntergezogen sind, eine gute Schutzwirkung.

Schattenseiten zeigt das F1, wenn überhaupt, in der Nacht. Der Nabendynamo liefert zwar prompt Energie und der kleine Hella-Scheinwerfer passt optisch perfekt; er leuchtet aber – auch wegen der niedrigen Montagehöhe – die Fahrbahn nicht gut aus. Zudem ist das an der Sattelstütze angebrachte Batterierücklicht nicht wirklich überzeugend. Und wer sein Rad im Dunkeln gut sichern möchte, wird an vielen Ständern Schwierigkeiten haben, das Bügelschloss vernünftig anzubringen. Das bedingt die Rahmenform in Kombination mit den kleinen Rädern. Aber zur Not kann man sein velotraum ja mitnehmen …

Benutzerfreundlich: Die abnehmbaren Pedale machen das Rad beim Transport kompakter, die Ergogriffe und der Drehschalter schmeicheln den Händen bei der Fahrt

VELOTRAUM F1 FALTRAD — **1.347 EURO** (AB 1.240 LIEFERBAR)

Vertrieb / Internet	velotraum, Tel. (0 70 33) 99 90, www.velotraum.de
Rahmen / Radstand	20 Zoll, Alu 7005, 2-fach konifiziert / 1.025 mm
Gabel	Dahon Alu, starr
Rahmenhöhen	Universalgröße
Gewicht	14,62 kg (gewogen mit Pedale)
Faltmaß	ab 85 x 35 x 65 cm, ca. 195 l Volumen
Faltpunkte	2, Vorbau / Hauptrahmen (Schnellverschlüsse)
Entfaltung / Übersetzung	2,08–6,32 m / Pedalumdrehung
Belastbarkeit Träger	vorne: – / hinten: 15 Kg
Zul. Gesamtgewicht	120 kg (Rad + Fahrer + Gepäck)

AUSSTATTUNG

Schaltung	8-Gang, Shimano Nexus Premium Nabe, 21 Zähne
Schalthebel / Kurbel	Shimano Nexus Drehgriff / Sugino 52 Zähne
Bremsen / Bremshebel	Shimano, V-Bremse / Shimano Nexus
Naben vo. / hi.	Dahon-Nabendynamo / Shimano Nexus-Nabe
Felgen / Speichen	Kinetix Comp, nicht geöst / v. 28 radial, h. 36 Speichen
Reifen	50 x 406, Schwalbe Big Apple, Reflex
Vorbau / Lenker	Dahon Alu, höhenverstellbar / Dahon Alu, gerade (530 mm)
Sattel / Sattelstütze	Selle Royal Alpine Gel / Dahon Alu
Lichtanlage vo. / hi.	keine StVZO, Hella Halogen Micro FF / B+M LED Ix-Red (1 x Standlicht)
Gepäckträger	vorne: – / hinten: Arclite Aluminium
Schutzbleche	SKS Sicherheitsschutzbleche
Ständer	Hebie Seitenständer (am Tretlager)
Extras	MKS-Steckpedale, Ergon MR2 Ergonomiegriffe, Felgenverschleißkontrolle, max. Sitzhöhe 81 cm

Fahrverhalten: spurstabil – ausgewogen – wendig

Sitzposition: komfortabel – ausgewogen – sportlich

EINSATZBEREICH (schlecht – sehr gut)

Radreise, Kurztour, City/Alltag, Fitness, Gelände

BEWERTUNG (schlecht – sehr gut)

Fahrleistungen (55 %), Einsatzspektrum (15 %), Ausstattung (20 %), Verarbeitung (10 %), Preis/Leistung (Bonus)

Testurteil GUT PLUS

EMPFEHLUNG TEST RADtouren 5/06 ALLROUND-TALENT

Fazit

Ein schlichter Auftritt in modischer Farbe, ein durchdachtes Rahmenkonzept für Big Apple-Reifen und Top-Komponenten. Mit diesen Zutaten gehört das velotraum F1 in die Oberklasse der Falträder, was auch der relativ hohe Preis von 1.347 Euro widerspiegelt. Die guten Fahreigenschaften, der einfach zu handhabende Klappmechanismus und die saubere Verarbeitung rechtfertigen den Anspruch. Mit der kompletten und hochwertigen Ausstattung und dem steifen Rahmen ist das F1 für Fahrten in der City und Kurztouren mit kleinem Gepäck bestens gerüstet, längere Radreisen sind nicht unbedingt sein Metier. Fehlt nur noch eine passende Tasche als kostenloses Extra, die ungewolltes Ausklappen des kompakten Pakets verhindert.