



# TRE TEN MIT STIL



Wendig, trendig, schnell.  
Schicke Optik und dann  
auch noch elektrifiziert!  
Das innovative britische  
Elektrofahrrad im  
„motomobil“-Test

Der Engländer Richard Thorpe, ein früherer McLaren-Automobilkonstrukteur, entwickelte dieses völlig frische Fahrradkonzept. Wenig erstaunlich, dass dabei ein Faltrad herauskam – haben doch Alex Moulton und Andrew Ritchie (zwei britische Fahrradkonstrukteure) die Richtung für effiziente und urbane Mobilität längst vorgegeben: einmal mit dem legendären Brompton-Faltrad und zum anderen mit den genialen Gitterrohrrahmen beim Moulton (ja, das kann nicht nur Ducati).

Ganz klar ging es dem Eigentümer der Karbon Kinetics Ltd. bei der Entwicklung des Gocycles um den städtischen Kurzstreckenverkehr. Das ansteigende Frustrationspotenzial über



#### ZUM AUTOR

ROBERT LANGZAUNER geboren in der Schweiz, ist gelernter Werkzeugmacher und Mechaniker. Mit Motorrädern und besonders mit Fahrrädern ist er seit frühester Zeit beruflich und privat fest verbunden. Bei Erscheinen dieser „motomobil“-Ausgabe ist er gerade mit dem Fahrrad auf dem Landweg von Wien nach Tel Aviv unterwegs

die ungenügende Verkehrssituation in beliebigen Ballungsräumen sowie die persönliche Unzufriedenheit mit herkömmlichen Fahrrädern bewog ihn zum Handeln.

Das Ergebnis ist eine komplett neu durchdachte und designte Möglichkeit, ein pedalbetriebenes Zweirad zu fahren. Dabei hat Mister Thorpe gleich einige lästige Nachteile traditioneller Fahrräder einfach einmal so wegkonstruiert:

- Die Kette, die sonst immer ein Hosenbein zum Fressen findet, läuft gekapselt in der Hinterradschwinge.
- Eine vernünftige Bremsanlage mit





Scheibenbremstechnik ist in dieser Preisklasse (das Gocycle kostet 1690 Euro) eine seltene Ausnahme.

– Die einseitige Aufhängung der Reifen bedeutet einen enormen Vorteil bei Reifenpannen.

– Das Gocycle ist auf unterschiedliche Körpergrößen und Fahrstile rasch adaptierbar.

– Mittels Seilverschluss gibt es eine integrierte Diebstahlsicherung, die gleichzeitig auch den Akku sichert.

– In gefaltetem Zustand (mit oder ohne dem zirka 100 Euro kostenden Hartschalenkoffer) kann das Ding problemlos in anderen Verkehrsmitteln mitgenommen werden, ob im Auto oder öffentlich.

Wenig erinnert noch an ein herkömmliches Fahrrad: Sattel, Pedale und Lenkgriffe sind unverzichtbar, doch die kleinen 20-Zoll-Laufräder samt integrierter Hinterbaufederung sind schon nicht mehr so alltäglich. Ganz ungewohnt sind die unsichtbare Antriebskette in einer Magnesiumschwinge und die einseitig montierten Räder, die per patentiertem Schnellverschluss blitzartig abgenommen werden können. Alle gewohnten Bedienelemente sind vorhanden – aber recht einmalig ausgeführt, und die die technische Umsetzung wirkt durchdacht.

Der Mechanismus zum Einstellen der Sattelhöhe funktioniert mittels eines leicht zu erreichenden Hebels direkt unter dem Sattel selbst. Mit dem Hebel betätigt man einen Kompressionsmechanismus, der einen Gummirohrabschnitt in der Sattelstütze verkeilt.

Eigentlich ganz logisch – wozu hat man sich denn nur bis jetzt immer mit ausgenudelten Schraubenköpfen oder schwergängigen Schnellspannern geärgert? Es sei angemerkt, dass auch dieses Klemmsystem seine Anlaufprobleme hatte, und zwar in Form einer nervig rutschenden Sattelstütze. Doch der Hersteller ist da wirklich fix und tauscht beim „motomobil“-Test-Gocycle schnell aus, seitdem funktioniert's.

Die Position des Lenkers lässt sich in der Höhe über die Klemmschraube einstellen. Der Winkel der kompletten Vorbau-Lenker-Einheit kann durch Öffnen eines Exzenterhebels und Umstecken der Position in drei vorgegebene Querbohrungen auf die Wünsche des Fahrers eingestellt werden. Damit lässt sich dann sehr schnell eine sportliche, eine flache oder eine bequeme und aufrechte Sitzposition herstellen. Unterhalb der Einstellschraube zur Höhenverstellung versieht der Hersteller eine simple Querstrebe. Daran lassen sich handelsübliche Fahrradtaschen (zum Beispiel Ortlieb-Quicklock-Systeme) für den Gepäcktransport anbringen. Eine genial-superminimalistische Konstruktion, die überzeugt und die Liebe zum Detail erkennen lässt. Einfacher und sicherer kann das Transportproblem nicht gelöst werden.

Die Bedienelemente, also Bremshebel, Drehschaltgriff, Glocke und der wichtige rote E-Knopf, liegen ergonomisch richtig und lassen sich perfekt und sicher bedienen. Der gesamte Lenker ist mit weichem Kunststoff überzogen. Alle Bowdenzüge zur Betätigung



- (1) Die gefederte Einarm-Hinterradschwinge ist gleichzeitig das Kettengehäuse
- (2) Die Vorteile eines Fahrrads sprechen für sich. Und erst recht mit Elektro-Boost ...
- (3) USB-Buchse in der Vorderradschwinge für Software-Updates
- (4) Der wichtige rote Knopf: Hier kommt der Saft



von Bremsanlage und Schaltung verschwinden unsichtbar in dafür vorgesehenen Öffnungen im Lenkerrohr. Damit erhält man am Lenker eine sehr aufgeräumte und gefällige Optik.

Am Steuerlager, wo dann die Bowden und Kabel wieder sichtbar werden, sind diese in zwei flexible Schutzschläuche zusammengefasst. Damit ist der mechanische Schutz an diesem Drehpunkt bestmöglich gewährleistet. Das ist nicht nur im Fahrbetrieb wichtig, sondern diese Stelle ist auch die logische Möglichkeit, das Fahrzeug durch Abnahme der ganzen Lenkereinheit im Packmaß drastisch zu verkleinern. Und bei diesen Übungen ist nichts hinderlicher, wenn dabei loses Kabel- und Seilzeug die sichere und rasche Handhabung beeinträchtigt.

Die einseitige Befestigung der Laufräder wird mit drei Hebeln an der Achsmittte fixiert, die radial ausgeschwenkt werden und dabei den äußeren Nabenteil freigeben. Ganz toll wäre es, wenn diese drei Hebel in Drehrichtung des Rades zu schließen wären und nicht gegen die Drehrichtung. Es würde sich dabei eine logischere und beruhigendere Situation einstellen. Bei Abnahme der Laufräder von der Mittelnabe bleiben natürlich die Bremsanlage wie auch der Antriebsmotor an ihrem Platz. Die Bremscheibe hat zusätzlich noch einen Berührungsschutz, um sich Finger und Waden bei unachtsamem Hantieren nicht zu verbrennen. Ganz von selbst ergibt sich die problemlose Tauschmöglichkeit der Räder von hinten

nach vorne und umgekehrt. Freilich lassen sich die Laufräder unbefugterweise ebenso problemlos entfernen – daher die dringende Empfehlung, das mitgelieferte Spiralschloss auch zu verwenden!

Erstaunlich ist das geringe Gewicht des losen Laufrades: Leichte Bereifung und eine Magnesiumkonstruktion (anstelle der üblicherweise verbauten

## Konstruktion mit Herz und Hirn

Stahlspeichen und Aluminiumfelgen) machen solche Gewichtsklassen erst möglich. Das hilft doppelt, den agilen Eindruck des Gocycles zu unterstreichen: Das Gesamtgewicht ist mit 16,2 Kilo (inklusive Akku-Pack) wirklich niedrig, dadurch sind die zu beschleunigenden Massen leichter in Bewegung zu bringen. Leichtbau bei den Rädern bedeutet aber auch besondere Umsicht: Der Hersteller empfiehlt nach 500 Meilen eine penible Sichtprüfung der Übergangsstellen der Speichen zur Felge. Rissbildung, die unangenehme Fahrzustände he-







raufbeschwören könnte, soll dadurch ehestmöglich erkannt werden.

Der Hauptrahmen, der aus einer Magnesiumlegierung im Spritzguss hergestellt ist, kann durch Entriegeln des Federlements und Umklappen der Antriebsschwinge zu einem kompakten Paket zusammengelegt werden. Das Entfernen des Sattels und das Demontieren der Lenkereinheit vervollständigen das Packprozedere. Die Pedale bleiben dran und stören nicht weiter. Das komplette Zusammenlegen ist nach kurzer Übung in unter zwei Minuten zu schaffen. Damit ist auch deutlich, dass wir es beim Gocycle nicht mit einem klassischen Faltrad nach Art des Brompton zu tun haben, sondern um ein rasch und leicht zu verstauendes Pedelec.

**R**ichtig: ein Fahrrad mit Elektounterstützung! Den Antriebsmotor haben wir schon in der vorderen Nabe entdeckt, der rote Knopf am Lenker aktiviert den Unterstützungsmodus, und das Akkupaket liegt im Hauptrahmen versteckt.

Die Rahmenteile und Schwinge beherbergen somit die wesentliche Technik: Der Hauptrahmen nimmt den Akku auf und dient auch als Träger der Steuerkopfeinheit und des Sitzrohres. In der als Antriebsschwinge ausgeführten hinteren Radaufnahme laufen die Antriebskette samt integriertem Shimano-Dreiganggetriebe. In der Achslage der Kurbel ist auch

### Ein bisschen mehr Akku wäre gefragt

die Lagerung der Schwinge ausgeführt, dadurch wird das einfache Zusammenlegen ermöglicht.

Die ebenfalls einarmige Vorderradgabel dient als Träger des 250-Watt-Antriebsmotors und beherbergt die Regelelektronik. Ganz deutlich ist auch der USB-Anschluss für die Wartung und für Software-Updates erkennbar. Sinnvolle oder unsinnige Schmähungen zum Beispiel mit dem Apple iPhone bleiben aber außen vor, dafür ist das Gocycle zu bodenständig ...

Der Akku wird direkt über eine XLR-Buchse ans Ladegerät angeschlossen.



- (1) Bis jetzt ein Parkplatz, der ziemlich sicher frei ist: die erste Klosterneuburger Stromtankstelle
- (2) Der kleine 250-Watt-Motor ist erstaunlich lebhaft
- (3) Drei Handgriffe und das Rad ist ausgebaut
- (4) Schicke Erscheinung mit frischer Technologie – und ist doch ein Fahrrad!



Das hat den unschätzbaren Vorteil, dass sich das Aufladen ohne Fahrrad bewerkstelligen lässt. Gocycle empfiehlt das Ladegerät permanent angeschlossen zu lassen – der Stromverbrauch bei Erhaltungsladung ist denkbar gering und der Lüfter des Ladegerätes ist nur bei Aufladevorgängen hörbar. Angesichts der Tatsache, dass es sich um einen 19-Volt-9-Ampere-Stunden-Nickel-Metallhydrid-Akku handelt, hat die Option, einen zweiten Akku außerhalb des Rades zu laden, etwas Beruhigendes.

**D**amit haben wir auch den Schwachpunkt entdeckt: die etwas dürftige Reichweite, bedingt durch die Wahl der Akkutechnologie. Im 25-Stundenkilometer-Pedelec-Modus, wo die Unterstützung nur bei Treibbewegung des Fahrers eingreift, beträgt die Reichweite bis zu 32 Kilometer. Das ist doch recht knapp bemessen und eindeutig dem verwendeten Nickel-Metallhydrid-Akku geschuldet. Laut Hersteller war es eine kaufmännische Entscheidung, dass nicht auf eine höhere Energiedichte durch die Wahl eines Lithium-Akkus zurückgegriffen wurde. Im Fokus des britischen Designer-Pedelecs ist damit eindeutig der Kurzstreckenverkehr im urbanen Bereich. Die Hoffnung auf ein Upgrade sei einmal in den Raum gestellt ...

Der Hinweis auf die Betriebsarten lässt natürlich die Frage nach den weiteren Möglichkeiten offen: Im sogenannten

US-Modus wird keine Einschränkung in der Art des Gebrauches gemacht und die Höchstgeschwindigkeit beträgt 29 statt 24 Stundenkilometer. Pedalieren kann entfallen und man fährt dennoch sehr flott.

Die Fahreigenschaften des Gocycles wirken sehr kompetent. Kein Vergleich zu elenden Klapperrädern aus grauer Vorzeit à la Puch Picknick und Konsorten. Der sehr steife Rahmen vermittelt große Reserven im Fahrbetrieb und mitsamt den robusten, seitenstabilen Laufrädern lassen sich alle Fahrmanöver sicher ausführen. Die großzügig dimensionierten Scheibenbremsen bremsen perfekt dosierbar jeden Vortriebsdrang. Mit Nachrüstbarkeit sollte sich die Pannensicherheit erhöhen lassen und die Straßensituation bei Nässe verbessern, als unser Favorit gilt dabei der BigApple von Schwalbe.

Das Gocycle erfreut mit einem wahrlich erfrischenden Konzept, das sich von den ausgetretenen Pfaden der traditionellen Fahrradkonstruktionen mutig und weit entfernt hat. Dazu mit hoher Funktionalität und erstaunlichem Preis. Die klar ersichtliche Zielgruppe ist der Fahrradfahrer im Kurzstreckenverkehr, sei es jetzt am Weg zur Arbeit oder – eindeutig angenehmer – vom Jachthafen in die Taverne, zur Bäckerei. Die platzsparende Verstaumöglichkeit eröffnet problemlose Mitnahme in Verkehrsmitteln jeglicher Art. Alle Konzepte brauchen halt ihren richtigen Zeitpunkt. ☺

### motomobil KARBON KINETICS GOCYCLE pedelec-daten

RAHMEN .....	Magnesium-Spritzguss
RADAUFHÄNGUNG vo/hi .....	Einarm-Gabel, Einarm-Antriebsschwinge (25 mm Federweg)
LAUFRÄDER .....	Magnesium, 20-1,75", Vredestein 406-47
RADSTAND .....	1065 mm
BREMSEN .....	Seilzug-Scheibenbremsen schwimmend
SCHALTUNG .....	Shimano Dreigangnabe
BELEUCHTUNG vo/hi .....	LED-Batteriebel., abnehmbar
MOTOR .....	Gocycle Vorderradnaben-Getriebemotor 250 W
AKKU .....	19V 9Ah NiMH
LADEZEIT .....	3,5 h
MAX. REICHWEITE .....	16-32 km (US-Modus 9-32 km)
GEWICHT INKL. AKKU .....	16,2 kg
SPITZE .....	24 km/h (US-Modus 29 km/h)
PREIS .....	€ 1690,-
VERTRIEB/INFO .....	z. B. Citybiker Wien 7, <a href="http://www.gocycle.com">www.gocycle.com</a>