

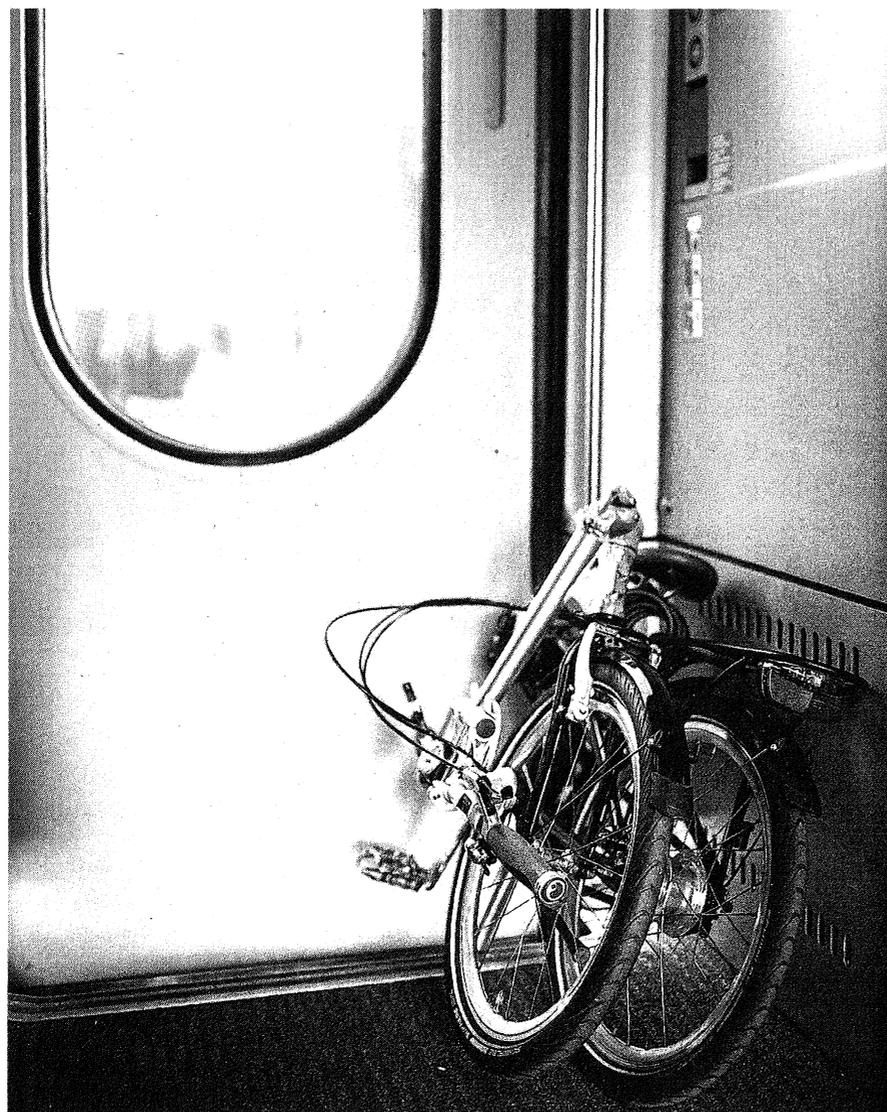
# Die Augenweide hat allerdings etwas Überbreite

Vom Dahon Mu xl zum Tern Verge S11i: Was kann ein Faltrad von Joshua Hon, dem Sohn, besser als eins von Vater David Hon?

Am Morgen mit dem Faltrad in die Redaktion und mittags zum ICE geradelt, in Naumburg erst ins Stadtzentrum, dann zu einem Anwesen mit der schönen Adresse „Weinberge 1a“; des Abends reist das Rad im Kofferraum eines Autos zurück in die Stadt. Am nächsten Morgen zum Bahnhof geradelt und mit dem ICE nach München, dort zum nächsten Termin und wieder zum Bahnhof zurück – nach vier Stunden Zufahrt sind die letzten Kilometer des Tages im Sattel eine wahre Wohltat. Die Flexibilität, die das Reisen mit dem Faltrad erlaubt, ist ein unschätzbare Gut. Der Papst im Berliner Olympiastadion? Mit dem Rad bis vor die Einlasskontrolle! Diskussion in der Schwabinger Mandlstraße? Nichts wie hin durch den Englischen Garten! Aktenstudium im Hessischen Hauptstaatsarchiv? Mit dem Rad ein Katzensprung, mit dem Bus zu langsam, mit dem Taxi Verschwendung.

Freilich sind die drei Jahre, die das Mu xl von Dahon, des größten Faltradherstellers der Welt, nun im Einsatz ist, nicht spurlos an dem guten Stück vorübergegangen. Das Rad, das dank eines Gepäckträgers für längere Reisen mit zwei Packtaschen bestückt wird, kann die intensive Beanspruchung nicht verbergen. Als Erstes musste die Lichtanlage am Vorderrad wegen notorischer Unzuverlässigkeit der Verkabelung dran glauben und wurde durch eine batteriegespeiste LED-Lampe ersetzt. Der Nabendynamo in der Vorderachse dreht sich seitdem vergebens. Ohnehin ist er bei einem 20-Zoll-Rad wegen seiner überproportionalen Bremswirkung und des nicht geringen Gewichts ziemlich fehl am Platz.

Längst nicht mehr original sind auch die üblichen Verschleißteile: Reifendecken, Bremschuhe und Kette. Das Rad wird sommers wie winters bewegt und steht dank der Siebengang-Nabe (Shimano Nexus ohne Rücktritt) bei Antritt und Geschwindigkeit einem gewöhnlichen Tourenrad in nichts nach. Freilich wirken die Antriebs- und Verzögerungskräfte auf ungleich kleinere Bauteile und Massen stärker als bei einem ausgewachsenen Velo. Starker Abrieb ist die Folge – und mehr als das. Während der Alu-Rahmen sich dank seines soliden Faltmechanismus nach wie vor als vorbildlich steif erweist, hat der Zahn der Zeit an allen anderen Bauteilen heftig genagt. Allen voran an der Lenkung: Schwergängig ist noch wohlwollend formuliert. Dagegen will das Lenkerinnenrohr trotz Fixierung durch einen Schnellspanner den Befehlen des Fahrers, der schnell in die Kurve



*Gefaltet ist ein Fahrrad auch im ICE der Bahn bloß – Gepäck. Allerdings passt das schicke Faltrad Tern Verge S11i (oben und rechts durch den Bahnhof rollend) im ICE nicht zwischen die Sitze wie das ältere und anders gefaltete Dahon Mu xl.*

Fotos Jonas Wresch



gehen will, nicht immer sofort folgen, sondern dreht sich gern erst um die eigene Achse. So viel Verschleiß, so viel Wartung und so viel Vorsicht waren nie.

Es liegt nahe, diese etwas unerfreulichen Erscheinungen als unvermeidliche Nebenwirkungen exzessiven Faltradgebrauchs abzutun. Doch scheinen manche Schwachstellen weniger system- als konstruktionsbedingt zu sein. Das zu beweisen hat sich einer angeschiedigt, der es wissen muss: Joshua Hon, der Sohn des Dahon-Gründers David Hon. Seit reichlich einem Jahr ist er in Deutschland mit einer eigenen Faltrad-Kollektion auf dem Markt, die unter dem Namen Tern (englisch: Seeschwalbe) vertrieben wird.

Ihre Abstammung von Dahon wollen und können die Tern-Räder nicht verleugnen. Aber an den neuralgischen Punkten sind sie gegenüber den älteren Dahon-Modellen neu konstruiert und auch massiver ausgelegt als die derzeit erhältlichen von Vater Hon. Ins Auge springt vor allem der neue Falt-Verriegelungsmechanismus, der die beiden Rahmenteile miteinander verbindet. Ohne dass das Rad deswegen an Gewicht zugelegt hätte, ist er massiver als das durchaus ansehnliche Dahon-Scharnier. Noch einschneidender modifiziert wurden die Lenkung und der vordere Faltmechanismus. An die Stelle der zweiteiligen, mittels Schnellspanner höhenverstellbaren Lenksäule ist eine pfiffige Kombination aus starrer Lenksäule und höhenverstellbarem Vorbau getreten, der außer dem Lenker auch die Vorderlampe aufnimmt. Der Gewinn an Stabilität und Sicherheit im Lenkverhalten ist nicht zu unterschätzen.

Denn wie das Dahon Mu xl ist das

Tern Verge S11i ein Gefährt, das durchaus flott bewegt werden will. An der Straßenlage ist auch bei robuster Fahrt nichts auszusetzen – im Gegenteil. Überhaupt fehlt kaum etwas: edle Handgriffe, Schutzbleche, abnehmbare Pedale, eine mitlaufende Kunststoffhülle, die Kette und Hosenbeine gleichermaßen schützt, ein für zehn Kilogramm Gepäck ausgelegter Träger, dazu eine geschmackvolle Lackierung – schon äußerlich ist das Rad eine Augenweide. Auch die inneren Werte können sich sehen lassen: Der Rahmen ist in puncto Wandstärke und damit auch Steifigkeit mustergültig, das Gewicht mit 13,5 Kilo „tragbar“; die Elfang-Shimano-Alfine-Nabe lässt sich sanft und zügig schalten.

Sicherheit und Komfort haben freilich ihren Preis. Vor Jahren war das Dahon Mu xl noch für rund 800 Euro zu erstehen, heute wird das vergleichbare Modell für knapp 1100 Euro verkauft. Tern aber macht den Benz und listet das entsprechende Modell der Verge-Familie mit stolzen 1800 Euro – für dieses Geld kann man viel und lange Taxi fahren. Doch nicht allein der Preis lässt uns zögern, das Mu xl aufs Altenteil zu setzen, anstatt es gründlich überholen zu lassen. Denn in einem Punkt ist das alte Dahon unzweifelhaft im Vorteil: Befand sich der Lenker des Mu xl im zusammengefalteten Zustand passgenau und platzsparend zwischen Vorder- und Hinterrad, hat die Neukonstruktion des Lenker-Faltmechanismus dazu geführt, dass das Vorderrad nicht mehr innen, sondern außen liegt.

Damit ist das Verge in gefaltetem Zustand fast zehn Zentimeter breiter als das alte Dahon und kann nicht mehr bequem getragen werden, wenn die Bahn ihren Fahrgästen wieder einmal mit „umgekehrter Wagenreihung“ Beine macht. Noch nachteiliger ist aber, dass das Tern wegen Überbreite nicht mehr dort unterkommt, wo ein Faltrad während der Fahrt im ICE am sichersten aufbewahrt werden sollte: im Großraumwagen zwischen zwei Rückenlehnen. Außer den Einstiegsbereichen und der Kanzel des ICE-3 bleiben nicht mehr viele Orte, an denen das Rad so deponiert werden kann, dass es niemandem im Weg ist oder gefährlich werden kann. Wer auf Top-Qualität nicht verzichten will, sein Faltrad aber vorwiegend im ICE transportiert, der sollte sich die Anschaffung dieser Augenweide namens Verge gut überlegen. Allerdings ist die Zeit auch bei Dahon nicht stehengeblieben. Mittlerweile setzt man auch dort auf einen Faltmechanismus mit außenliegendem Lenker.

DANIEL DECKERS