



MIT RÜCKENWIND UM DIE WELT

E-Bikes eignen sich ideal für die Stadt oder kleinere Radtouren – in Europa und bei ausreichenden Lademöglichkeiten. Aber kann man damit auch eine Fernreise antreten? Zwei Extremreisende erklären, wie es gehen kann.

Text: Georg Bleicher | Fotos: Denis Katzer

Wolkenloser Himmel, 42 Grad im Schatten. Links und rechts Steine und kahle Sträucher. Die Sandstraße staubt. Sie führt ohne Abweichung geradeaus. Das Navi zeigt noch 97 Kilometer bis zur nächsten Unterkunft oder Wasserstelle. Ein potenzielles Horror-Szenario für E-Biker! Denn was auf heimischen Radwanderwegen ein Segen ist – elektrische Unterstützung bei Anstiegen etwa – wird auf Fernreisen zur größten Herausforderung.

Tanja und Denis Katzer haben sich dieser Herausforderung gestellt und sind zwischen 2015 und 2017 mit zwei E-Bikes 17.000 Kilometer über 74.000 Höhenmeter durch Sibirien, die Mongolei, China, Vietnam, Kambodscha und Thailand gefahren. Jedes Rad wog mit Anhänger rund 150 Kilogramm. Denis Trailer war für den weißen Schäferhund Ajaci reserviert, der die beiden auf der gesamten Strecke begleitete.

Ihre Tour führte sie 25 Monate durch alle Wetter- und Temperaturlagen: Bei minus 30 bis plus 58 Grad ging es durch Sandstürme in der Wüste Gobi, über zugefrorene Passstraßen in China oder durch im Schlamm versunkene Pfade in Vietnam. Ihre Räder: zwei vollgefederte, modifizierte Delite von Riese & Müller mit Bosch-E-Motor.

„Es ist fantastisch, wenn du etwas durchziehst, was noch niemand gemacht hat“,

FÜNF TIPPS ZUR E-BIKE-REISE VON DENIS KATZER

- 1 ▶ Bei der Planung früh mit Menschen sprechen, die Erfahrungen in dem Reiseland haben.
- 2 ▶ Die Reise soll mit dem eigenen Pedelec stattfinden? Schon bei der Festlegung des Reiseziels muss man sich überlegen, ob und wie das eigene E-Bike ins Zielland kommt.
- 3 ▶ Die Planung der Stromversorgung sollte großzügig sein. Reserven nicht vergessen!
- 4 ▶ Achtung: Mehrgewicht (zum Beispiel durch Zusatzakkus) verringert die Reichweite.
- 5 ▶ Energiereserven kann man gegebenenfalls durch Solarpanels generieren. Dafür sollte man wissen, wie das Reise-Wetter im Zielland ist.

schwärmt Denis Katzer, „absolutes Neuland. Noch niemand hat bislang ohne Support solch eine lange Strecke im extremen Gelände bewältigt. Wir hatten keine Ahnung, ob das klappt“. Der 57-jährige Profi-Abenteurer (www.denis-katzer.de) ergänzt: „Aber, wir haben daran geglaubt! Und das musst du auch, sonst brauchst du gar nicht erst loszufahren.“

Die Frage, die sich nicht nur die beiden vor Reiseantritt stellten: Ist ein E-Motor ausdauernd und robust genug, um diese Strapazen unbeschadet zu überstehen? Die Sprecherin von Bosch-eBike-Systems, Tamara Winograd, war sich sicher, was die Qualität ihrer Produkte anbelangt.

Beim Hersteller und Rad-Sponsor Riese & Müller war man laut Katzer ebenfalls

hoffnungsvoll. Man vertraute auf die haus-eigenen Pedelecs, die den Radfahrer mit 250 Watt Dauerleistung und bis 25 Stundenkilometer Geschwindigkeit unterstützen und für die oft der gebräuchliche, aber ungenaue Begriff „E-Bike“ verwendet wird.

Nicht nur die Streckenlänge, auch die Fracht der Fahrzeuge sowie der zu erwartende, anspruchsvolle Untergrund stellten eine Herausforderung für die Katzers dar. Denn sie waren oft auf Sand- und Schotterpisten unterwegs. Asphaltstraßen – jedoch oft mit Schlaglöchern – bildeten die Ausnahme. Das bedeutete: Das komplette Rad, inklusive Motor und aller Steck-/Kabelverbindungen, musste enorm robust und dauerhaft sein. Dasselbe galt für den Akku. Jeder elektrische Kontakt musste hundert-



Das Akku-Management ist die größte Herausforderung einer E-Bike-Fernreise: Wenn die Power nicht reicht, ist die Tour schlimmstenfalls zu Ende.

prozentig sicher sein und den zu erwartenden Erschütterungen Stand halten. Die Entscheidung der Katzers fiel deshalb auf vollgefederte Bikes. Eine weitere Herausforderung war die Akku-Laufzeit. „Wir haben oft mittags, nach 60 bis 70 Kilometern, eine Pause eingelegt, wenn es auf der Route eine Kneipe oder Ähnliches gab, um ein paar Akkus zu laden.“ Um am kommenden Tag mit vollen Energiepacks zu starten, mussten die Akkumulatoren ebenfalls jeden Abend vier Stunden am Netz hängen.

Geländebeschaffenheit, Höhenmeter, Gegenwind, sintflutartige Regenfälle, Eis und Schnee hatten neben dem Gewicht ebenfalls Einfluss auf die Reichweite: Bei mittlerer Unterstützung und bergiger Straße kamen die schweren Gespanne nur rund 30 Kilometer weit.

Wer mit dem E-Bike reisen will hat die Wahl – entweder Zusatzakkus oder ein Anhänger mit Solarpanel, beides fällt ins Gewicht

Wie kann eine derartige Reise dennoch funktionieren? Die Katzers haben sich entschieden, sechs Akkus mitzunehmen und nutzten sie nach einem ausgeklügelten System: Wenn Denis Akku leer war – wegen des höheren Gewichts inklusive des schweren Hundeanhängers, war das immer zuerst der Fall – wurden an beiden Rädern die Akkus getauscht. War Denis dritter Akku leer, konnten sie zunächst der Reihe nach Tanjas bereits ausgetauschte Akkus noch fertig aufbrauchen. Außerdem hatten die Katzers Solarpanels auf den Anhängern befestigt, die zur Sicherheit eine große Pufferbatterie luden. Die (fast) leeren Akkus wurden auch schon während der Fahrt angehängt. Allerdings konnte damit nur ein Bruchteil der Ladung ergänzt werden.

Ist Solarstrom die Lösung? Auf diese Form der Energiegewinnung setzt Mark Harzheim auf seiner aktuellen Weltreise. Derzeit ist er in Assam, Indien: Er hat ein 140 mal 50 Zentimeter großes Solarpanel auf einem Anhänger befestigt, mit dem ein Ersatz-Akku während der Fahrt geladen