

**E**in Rad vorne, zwei Räder hinten – mit so einem Dreirad bleiben Menschen mobil, die zum Beispiel nach einem Schlaganfall oder wegen Parkinson nicht mehr mit einem Zweirad unterwegs sein können. „Wer nach einem Schlaganfall auf einer Seite gelähmt ist, für den können wir Gangschaltung, Klingel und die Bedienung des Motors auf der stärkeren Seite anbringen“, sagt Florian Willms. Er arbeitet bei Thera Mobile in Bremen, nach eigenen Angaben der größte Händler für Therapieräder in Europa. An diesem Tag besucht Willms Familie Koch im niedersächsischen Sülze im Rande der Lüneburger Heide. In seinem Transporter hat er mehrere Dreiräder zum Ausprobieren für Tochter Swantje dabei. Die 23-Jährige, die im Rollstuhl sitzt und bei ihren Eltern wohnt, hat ein zehn Jahre altes Dreirad, das nicht mehr optimal läuft: Das Fahren ohne Gangschaltung ist beschwerlich, außerdem droht das Gefährte, auf unebenes Gelände zu kippen.

### Großer Wendekreis ist manchmal hinderlich

Die neuen Modelle, die Swantje Koch testet, haben im Vergleich zum alten kleinere Räder und einen niedrigeren Einstieg, der Sitz ist tiefer angebracht, die Kippfahr deutlich geringer. Die Fahrerin tritt mit den Beinen nach vorne und nicht wie bisher gewohnt nach unten. „Das ist ein ganz anderes Gefühl beim Fahren“, sagt die junge Frau nach den ersten Proberunden. Ein Liegerad, bei dem mit den Händen links und rechts neben dem Körper gelenkt wird, scheidet gleich aus, weil der Sitz zu klein ist.

Ein anderes Modell trägt wegen des langen Lenkers den Namen „Easy Rider“. Die Dreiradsitze mit hoher Lehne erinnern eher an Sessel als an Fahrradsattel. Willms stellt Lenker und Sitz neu ein, um die optimale Tretposition für Koch zu finden, beobachtet sie beim Fahren, fragt nach dem Fahrgefühl. Er demonstriert, wie durch Knopfdruck der Motor zur Unterstützung beim Anfahren genutzt werden kann. „Kann man damit auch Rückwärtsfahren?“, will Koch wissen – für sie ein wichtiges Kriterium, denn Dreiräder haben einen großen Wendekreis, so dass das Rückwärtsfahren beim Rangieren ein Vorteil ist.

## Ein Fahrrad für jedes Handicap

Dreiräder machen körperlich beeinträchtigte Menschen mobil



**Von wegen Notlösung:** Hans Peter Durst aus Dortmund fuhr auf seinem Renn-Dreirad schon zahlreiche internationale Siege ein, gewann 2016 zum Beispiel zwei Goldmedaillen bei den Paralympics in Rio de Janeiro. Archivfoto: Philipp Hympehdahl/Imago

Soll das Dreirad einen Motor haben oder nicht, wird sich die Krankenkasse an den Kosten beteiligen, wie teuer darf es maximal werden – Fragen, die Florian Willms mit den Eltern bespricht. Die haben sich 5.000 Euro als Obergrenze gesetzt. Die Modelle, die Swantje Koch ausprobiert, kosten alle mehr als 6.000 Euro. Einige gelten als medizinische Hilfsmittel – eine Voraussetzung dafür, dass Krankenkassen Kosten übernehmen.

Nach den bisherigen Erfahrungen vermuten die Eltern allerdings, dass ihre Krankenkasse nichts zahlen wird. Insgesamt dauert die Beratung bei den Kochs eineinhalb Stunden.

„Man muss sich Zeit nehmen. Gerade ältere Kunden, die nur ein klassisches Fahrrad kennen, müssen sich umstellen. Sie sind gewohnt, mit dem Körper zu lenken und sich in die Richtung zu beugen, in die sie wollen. Das funktioniert auf

dem Dreirad nicht“, sagt Firmengründer Thomas Uhe. Der gelernte Hotelfachmann wurde zum Spezialradprofi, weil er einst für seine halbseitig gelähmte Pflegeschwester lange Zeit vergeblich ein passendes Fahrrad suchte. Uhe spricht von einer großen Nachfrage, vor allem nach Modellen mit Motor. Begehrt sind zur Frühlingszeit auch Dreirad-Doppelsitzer – damit können blinde oder demente Menschen mit einer Begleitper-

son Ausflüge machen. Thera Mobile hat Dreiräder von Firmen aus den Niederlanden, Dänemark und Deutschland im Programm.

Ein einheimischer Hersteller, die Firma Draisin aus Achern, bietet derzeit 30 Spezialmodelle an, neben Lastenfahrrädern und Tandems auch Dreiräder für Senioren und Menschen mit Handicap. Am meisten gefragt ist das Modell Malta, ein 48 Kilo schweres und zwei Meter langes 20-Zoll-Dreirad mit einem niedrigen Ein- und Ausstieg sowie einem komfortablen breiten Sitz mit hoher Lehne.

Es ist nach Angaben des Herstellers unter anderem durch seine schonende Sitzposition und die Heckdämpfung gut für Menschen mit Muskelschwäche, MS, Parkinson, Arthrose, Rheuma, Bewegungseinschränkungen, Hüft- und Rückenproblemen geeignet und erfüllt damit die Wünsche der Kunden nach Mobilität und Sicherheit. Kostenpunkt inklusive Motor ab 5.300 Euro aufwärts – wer sich für eine Ausstattung mit Armlehnen, Stockhalter, Spiegel, Fußhalteschalen oder pannensichere Bereifung entscheidet, muss noch tiefer in die Tasche greifen.

### Krankenkassen beteiligen sich selten an den Kosten

„Der Markt ist im Vergleich zum klassischen Zweirad sehr klein. Daher sind die Herstellungskosten höher“, erläutert Patricia Widmann, Assistentin der Draisin-Geschäftsleitung. Nach ihren Erfahrungen übernehmen Krankenkassen die Kosten eher bei Kindern – Therapieräder kommen beispielsweise für junge Autisten sowie Mädchen und Jungen mit Down-Syndrom in Frage. Für körperlich eingeschränkte Erwachsene sei es dagegen sehr schwierig, das Geld für ein Therapierad ganz oder teilweise erstattet zu bekommen. Widmann: „Leider sind es oft Einzelfallentscheidungen, die wir nicht nachvollziehen können. Unser Tipp ist: Versuchen, versuchen und nochmal versuchen!“

Swantje Koch hat mittlerweile bei Thera Mobile in Bremen ein Vorführmodell getestet, das erheblich günstiger als ein neues Dreirad ist. Sie freut sich schon darauf, es bei einer längeren Radtour mit ihrem Vater einzuweisen: „Radfahren macht Spaß!“ Joachim Göres

## Kia zündet technologisches Feuerwerk

Stecker-Sorento und mehrere Mildhybrid-Modelle unterstreichen Öko-Anspruch

Kia erfindet sich gerade neu: Sprach der Marken-Claim „The Power to Surprise“ bislang die positive Verblüffung an, die Neukunden bei der Entdeckung der Produkte aus Südkorea im Idealfall befällt, so geht es jetzt um ambitioniertere Ansprüche: „Movement that Inspires“, lautet nunmehr das neue Motto – und der modellgepflegte Stinger kommt gerade recht, um dieses Postulat zu belegen. Den 2017 erstmals vorgestellten Gran Turismo gibt es im neuen Modelljahr ausschließlich mit dem 3,3 Liter großen und 366 PS starken V6-Twin-Turbo, mit Vollausstattung, geschärften Design-Details und veredeltem Interieur. Zeitgemäß oder nicht – in der Vergangenheit erfreute sich diese Motorisierung bei der Kundschaft jedenfalls der größten Beliebtheit.

Die Serienausstattung umfasst unter anderem eine Harman-Kardon-Soundanlage mit 15 Lautsprechern, Rundumsichtkamera, Head-up-Display sowie elektrisch einstellbare und ventilierbare Sitze in Nappaleder. Neu gemacht wurde das Navi mit 26 Zentimeter-Touchscreen, stark erweitert haben die Kia-Leute auch das Arsenal der Assistenten. Ein Totwinkelassistent warnt nicht nur per LED wie bei vielen Mitbewerbern. Vielmehr projiziert eine Kamera das entsprechende Bild beim Spurwechsel ins

zentrale Display. Ein Autobahn-Assistent unterstützt den elektronischen Stau-Helfer und kann mit Hilfe eines Geschwindigkeits-Assistenten Tempolimits erkennen und einbeziehen. Die adaptive Temporegelung arbeitet navigationsbasiert und setzt die Geschwindigkeit etwa vor Kurven passgenau herab. Die Rückleuchten des Wagens sind neu gestaltet und ziehen sich – ähnlich wie bei Porsche – über die gesamte Breite der sportlichen Limousine. 57.900 Euro kostet das neue, 270 Kilometer pro Stunde schnelle Top-Modell der Marke.

### Elektromotor steckt im Getriebe

Nicht weniger frisch ist der Sorento Plug-in-Hybrid. Das 2020 in vierter Modellgeneration vorgestellte SUV hat nun auf Wunsch auch einen Stecker. Der 4,81 Meter lange und mit bis zu sieben Sitzplätzen ausgestattete Wagen verheiratet einen 1,6 Liter großen aufgeladenen Vierzylinder mit einem E-Motor, der elegant ins Gehäuse des Sechsstufen-Automatikgetriebes integriert ist. Das ergibt eine Systemleistung von 265 PS und eine rein elektrische Reichweite von bis zu 68 Kilometern. Wer will, einen nicht zu langen Weg als Pendler hat und die nötige Disziplin mitbringt, kann den großen Kia al-

so weitgehend elektrisch betreiben. Nur einen üppigen Boots- oder Pferdeanhänger sollte er nicht besitzen: Die Anhängelast ist mit maximal 1,5 Tonnen für einen Wagen dieser Größenordnung gering. Was man vom Fahrkomfort gerade nicht behaupten kann: Leise und sehr ausgewogen federnd ist der 53.940 Euro teure Stecker-Sorento äußerst geschmeidig unterwegs. Den unmerklichen Mix aus rein elektrischen und Ottomotor-Anteilen beherrscht das SUV annähernd perfekt; trotz lediglich 1,6 Litern Hubraum hat man nie das Gefühl, untermotorisiert unterwegs zu sein.

Nicht nur die großen Kaliber, auch die Modelle Rio und Stonic gehen technisch aufgepeppt ins neue Modelljahr. Mit 48-Volt-Technologie haben die Koreaner beide Fahrzeuge unter Strom gesetzt. Die jeweils für beide Autos angebotene 120 PS starke 1,0 T-GDI-Motorisierung verfügt über eine 48-Volt-Batterie und einen Startergenerator, der den Benzinmotor beim Beschleunigen unterstützt und Energie zurückgewinnt. Die Kupplung ist elektronisch gesteuert, so dass der Wagen „segeln“ kann, also ohne Bremsmoment ausrollt. Der Stonic kostet als 120 PS starker Mildhybrid 19.950 Euro, der mit diesen Motorisierung nobler ausgestattete Rio steht mit einem Mindestpreis von 21.350 Euro in der Liste. VW



**Spezialisten gefragt:** Wer viel und bei jedem Wetter unterwegs ist, sei mit Ganzjahresreifen schlechter dran, sagen Experten. Foto: Markus Scholz/dpa

## Kommt Ostern zu früh?

Faustregeln für die richtige Zeit zum Reifenwechsel

Viele Autofahrer vertrauen beim Reifenwechsel auf die alte „O-bis-O-Regel“: Winterreifen werden von Oktober bis Ostern gefahren, ganz egal was der Wetterbericht sagt. Andere machen den Reifenwechsel an der Sieben-Grad-Grenze fest. „Beide Faustregeln haben ihre Schwächen und stimmen nur bedingt“, sagt Achmed Leser vom TÜV Thüringen. Liege Ostern so früh wie in diesem Jahr, könne es auch danach noch zu sehr winterlichen Straßenverhältnissen kommen. Auch die sogenannte Sieben-Grad-Regel könne nur als grober Anhaltspunkt dienen: „Wer weiß schon sicher, ob auf eine wärmere Periode im März nicht wieder eine kältere mit Schneeschauern im April folgt?“

Die Vorteile von Sommerreifen an sonnigen Tagen rücken ohnehin in den Hintergrund. Denn Winterreifen bieten enormen Sicherheitsgewinn bei winterlichen Straßenverhältnissen wie Schnee, Reifglätte oder sogar vereisten Fahrbahnen. Mit der weichen Gummimischung und ihrem Lamellenprofil sind sie spe-

ziell darauf abgestimmt. Deswegen hat der Gesetzgeber auch die situationsbedingte Winterreifenpflicht eingeführt.

Eine Wechselempfehlung bei sieben Grad Celsius ist daher ebenso schwierig wie die zu Ostern: „Autofahrer sollten in Sachen Reifenwechsel lieber den langfristigen Wettertrend im Blick haben.“

Für Wenigfahrer oder Autofahrer, die ihr Fahrzeug bei Schnee und Eis ohnehin lieber stehen lassen, lohnen sich eventuell sogenannte Ganzjahresreifen: Wer nur selten in Bergregionen unterwegs ist und von seinen Reifen weder im Sommer noch im Winter Höchstleistungen erwartet, kann sich das Umrüsten mit diesem Kompromiss sparen.

Einen Kostenvorteil sieht Peter Wäger vom TÜV Nord dabei allerdings nicht: „Ob man mit einem Reifensatz das ganze Jahr über fährt oder mit zwei Sätzen jeweils nur ein halbes Jahr, das kommt in Sachen Verschleiß respektive Kosten etwa auf dasselbe hinaus.“ Ein zweiter Reifensatz amortisiert sich deshalb relativ schnell, sagt er. loe



**Geschäft:** Das sportliche Topmodell von Kia, der Stinger, ist nur noch mit Sechszylinder-Biturbo und einer ungewöhnlich umfangreichen Serienausstattung zu haben. Foto: Kia